9e Année ø N° 401 — 50 centimes — 25 Mai 1906 ø Tous les Vendredi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *Les Engagés du Derby* ✦ *Bordeaux-Paris*

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ø
Téléphones 260-52, 280-56, 254-88

AVANT LE MATCH ROWING-CLUB-MARNE

L'Équipe de la Société Nautique de la Marne à l'Entraînement

(Voir l'article page 405.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ✦ Paris

Published on May 25 1906 Privilege of coypright in the UnitedStates reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

VOYAGES EN SUISSE

Billets divers à Prix réduits, Aller et Retour, Circulaires.
ABONNEMENTS GÉNÉRAUX
Valables sur les Chemins de Fer et Bateaux.
Pour tous Renseignements et Brochures, s'adresser à
L'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉRAUX
58, Boulevard Haussmann, PARIS.

AIGLE-LES-BAINS (Vaud), Source alcaline, Etabl. hydr., Eau salée, Eau mère. Le Gd Hôtel, entouré parcs, forêts, séjour ravissant.

BEX Centre d'excursions. Grand Hôtel des Salines. Bains salins, carboniques, de lumière. Fango. Vaste parc.

BEX-GRYON-VILLARS CHESIÈRES. Chemin de fer électrique.

GENÈVE réunit Beauté, Charme, Ressources, Salubrité. S'informer : Renseig., 3, Pl. Bergues. Chemins de fer du MONT-SALÈVE. Panorama unique sur la chaîne du Mont-Blanc.

GRISONS Chemin de Fer Rhétique (Ligne de l'Albula, 1825 m. s./m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe. — COIRE, capitale, centre du réseau. — DAVOS, cure d'air. Centres d'excursions. Sports d'hiver et d'été. — THUSIS et la VIA-MALA, WALDHAUS-FLIMS, bains du lac. — ENGADINE : Saint-Moritz, Pontresina, Samaden, Sils Maria, Tarasp-Schuls-Vulpera. Célèbres stations climatériques et thermales. Sports d'hiver et d'été.

GURNIGEL-LES-BAINS, près Berne. Etabl. de 1er ordre. Sources sulfureuses. Altitude 1155 m. Vastes forêts de sapins.

LUCERNE RIGHI, PILATE, STANSERHORN, BURGENSTOCK, ENGELBERG, LAC des QUATRE CANTONS.

LUGANO Situat. incomp. Centre de 3 lacs suisses-ital. et routes St-Gothard et Simplon. A 2 h. de Milan.

MONTREUX La Perle du Léman. Centre d'excursions. Kursaal : Concerts et attractions.

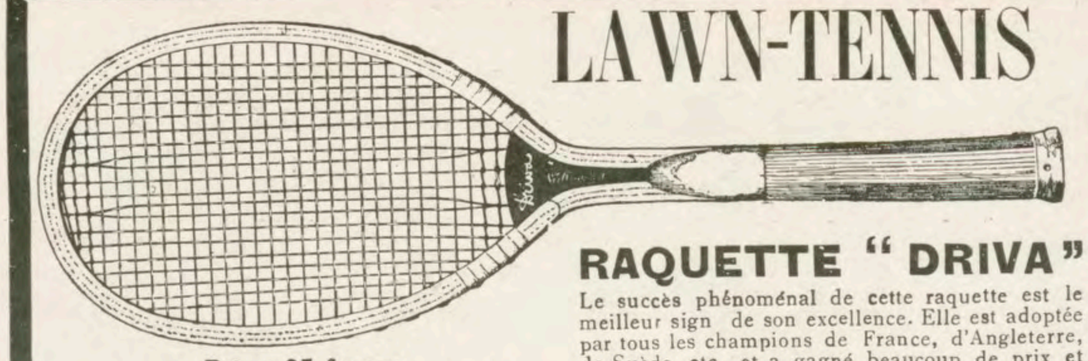
MONT-SOLEIL sur St-IMIER, Jura, 1250 m.. funiculaire. Séjour climat. d'altit. Forêts sapins.

VEVEY Séjour agréable, tte l'année. Nombreuses excursions par Chemins de fer électriques, funiculaire et bateaux.

ZURICH Séjour agréab, Station intermédiaire pr excurs. Musée nation. Tonhalle (excell. orchestre), Théâtre, Variétés, Bains du lac.

ZERMATT Cies VIEGE-ZERMATT (1620m), GORNERGRAT (3136m). Hôtels SEILER : Cervin, Zermatt, Mont-Rose, Victoria, Riffelalp, Lac Noir, etc., confort moderne. Panorama grandiose. Excursions célèbres. Renseigts Cie Viège-Zermatt, Lausanne et Agence des Chemins de Fer Fédéraux, 58, Boulevd Haussmann, Paris.

LAWN-TENNIS



RAQUETTE " DRIVA "
Le succès phénoménal de cette raquette est le meilleur sign de son excellence. Elle est adoptée par tous les champions de France, d'Angleterre, de Suède, etc., et a gagné beaucoup de prix et de championnats en France et à l'Etranger.

Prix : 35 francs
Autres raquettes, depuis **5** *fr.* **50**

BALLES " INTERNATIONAL "
Couvertes de drap blanc, ces balles sont soigneusement vérifiées et absolument réglementaires comme taille, poids bond et d'une qualité toute supérieure, Adoptées pour les championnats.
Prix : 16 francs la douzaine — Autres balles depuis 9 fr. 50.

CROQUET - BADMINTON - CRICKET - GOLF - DIABOLO-GAME, etc.

ARTICLES ET COSTUMES POUR TOUS SPORTS

WILLIAMS & Cº Sports Athlétiques
1 et 3, rue Caumartin, Paris
FABRICANTS
Télég. Raquettes-Paris. Téléph. 288-26
NOUVEAU CATALOGUE 1906 ILLUSTRÉ FRANCO

Pneumatiques-cuir
Samson
Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, **229,** Rue St-Honoré, Paris.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 MOIS
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS (2me).
(CATALOGUE FRANCO).

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous êtes idiot, mon ami !.. Je vous demande la carte du pays, et vous m'apportez celle du restaurant !..
— Le patron n'en a pas d'autre.

— Ce qu'on est secoué sur votre auto !
— Oui, c'est un de ses avantages. Quand on a tressauté pendant une heure dessus, on est incapable de distinguer un tremblement de terre !

— Mon bon monsieur, un petit sou ?.. Je n'ai pas mangé depuis trois jours !..
— Mais moi non plus, chère madame !. Il faut qu'avant la course j'arrive à perdre une dizaine de kilos !

— Voyons, mon cher !.. Vous êtes au tennis, et on dirait que vous vous battez en duel !
— Pourquoi ça ?..
— Encore deux balles que vous venez d'échanger sans résultat !

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

FONTAINEBLEAU SON CHÂTEAU, VILLÉGIATURE D'ÉTÉ, SA FORÊT

PNEU CUIR **VULCAN**
Arrivé SEUL
CONCOURS DU BANDAGE 1905
P. BUCHILLET & Cie
20, Rue Brunel, PARIS

Autorisée par le Ministre de la Guerre
La Carte (Etat-Major au 200.000e)
Bécherel
2F 50
est adoptée par les CYCLISTES et CHAUFFEURS pour
son Pliage ;
sa Clé ;
son Répertoire.
THEUVENY, Éditeur, 80, rue Taibout, PARIS

AMER PICON
Tonique - Rafraîchissant
LA VRAIE BOISSON DES ***SPORTSMEN***
DEMANDEZ UN PICON

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Mai 1906 — N° 401
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

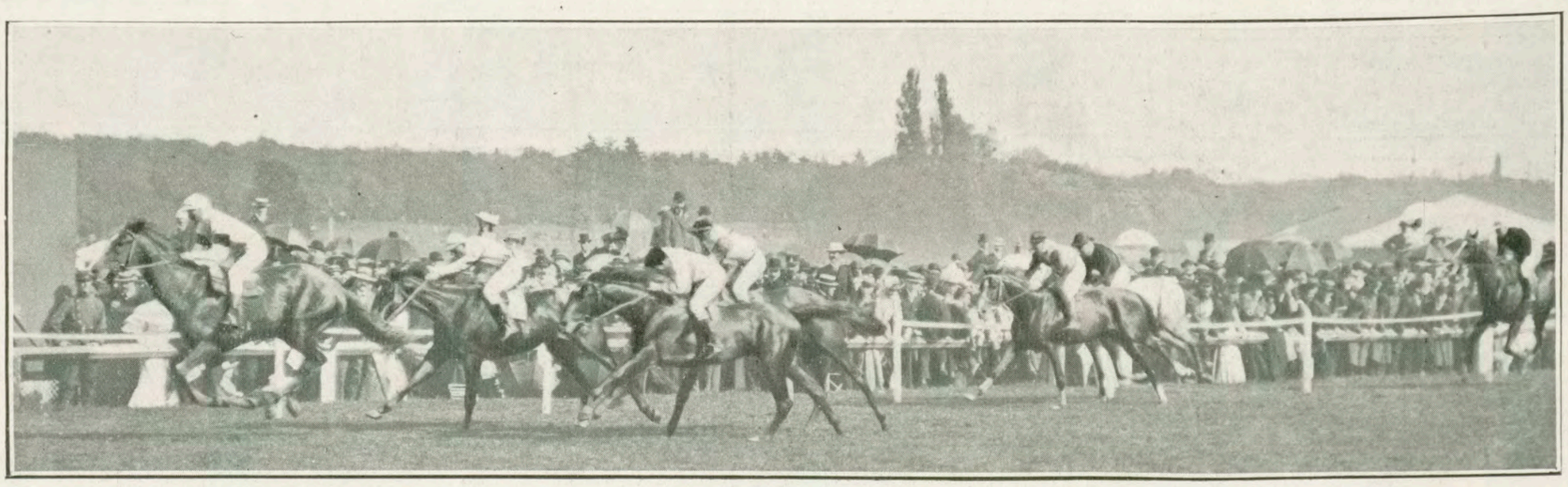
MARCEL CADOLLE, GAGNANT DE BORDEAUX-PARIS

L'invincible champion amateur qui, pendant trois saisons de suite ne connut pas la défaite, après avoir débuté d'une façon brillante dans les rangs des professionnels en prenant la seconde place dans Paris-Roubaix, à quelques mètres du premier, vient de se classer définitivement comme le Roi de la Route en enlevant brillamment et de loin, la première dans Bordeaux-Paris. — Cadolle a terminé très frais, couvrant les 580 kilomètres du parcours en 19 h., 26 m. 35 s., derrière entraîneurs à bicyclettes.

(Voir l'article pages 402 et 403).

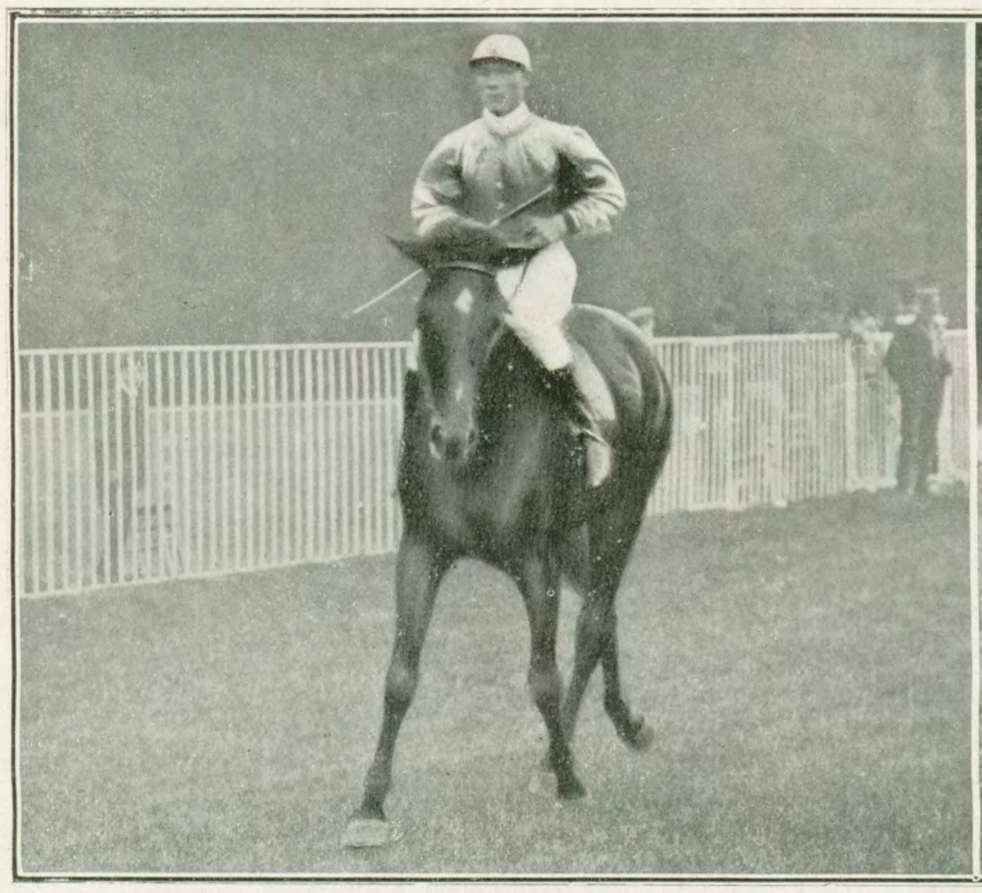
Published on May 1906, Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte. – Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

LE PRIX LUPIN & LE PRIX DE DIANE



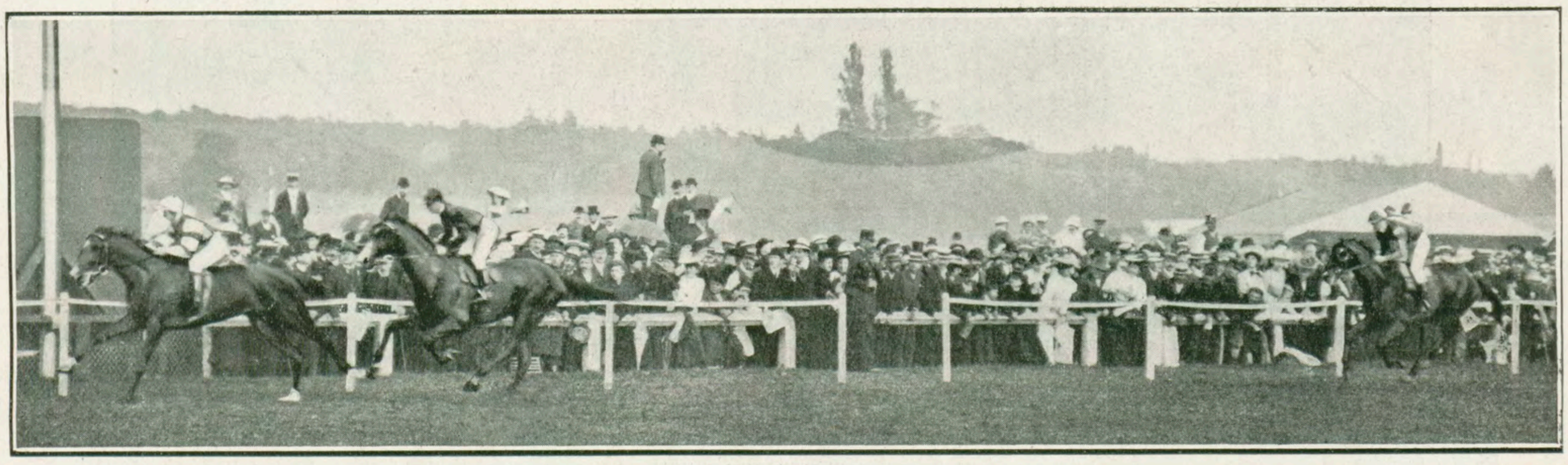
Arrivée du prix Lupin (13 mai).
40.000 fr., en outre 5.000 fr. à l'éleveur, 2.100 m.

Maintenon, 1er (Ransch). — *Flying Star* (N. Turner). — *Caramel* (Sparkes). — *Narvaez* (M. Henry). — *Gamaliel* (A. Carter). — *Hérode II* (G. Bartholomew).



La gagnante du Prix de Diane (Chantilly, 20 mai).
FLYING STAR, *par Flying Fox et Sylphine. Propriétaire : M. L. Mérino. Entraîneur : W. Davis. Jockey : Nash Turner.*

M. L. Mérino Davis
Après le Prix de Diane
Le propriétaire du gagnant, M. L. Mérino, causant avec son entraîneur, Davis, et recevant les félicitations des sportsmen.

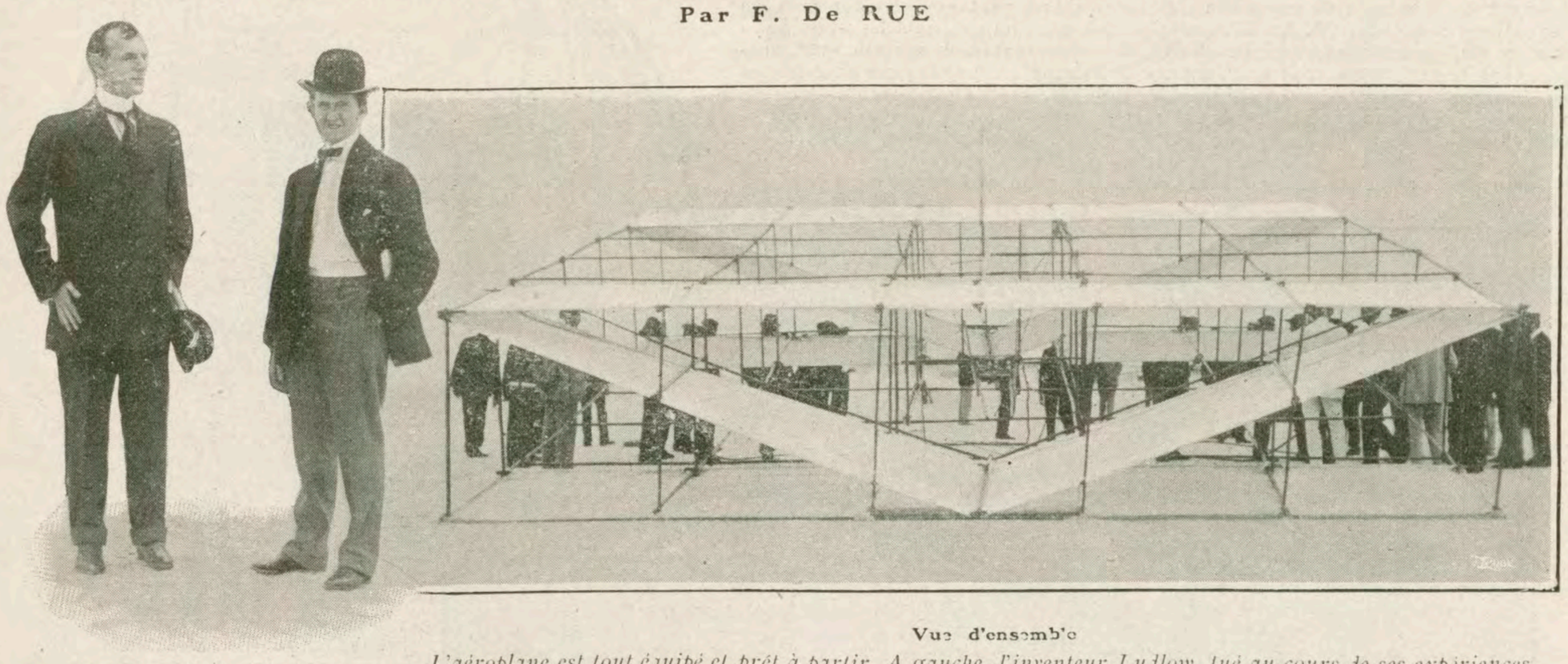


Jack O' Lantern (G. Bartholomew). — *Priam* (Spears). — **Arrivée du Prix du Lac** (Longchamp, 13 mai). *Handicap, 15.000 francs, 2.100 m.* — *Ecots* (Ransch).

LES VICTIMES DE L'AVIATION

MORT DE L'AVIATEUR AMÉRICAIN LUDLOW

Par F. De RUE



Ludlow.

Vue d'ensemble

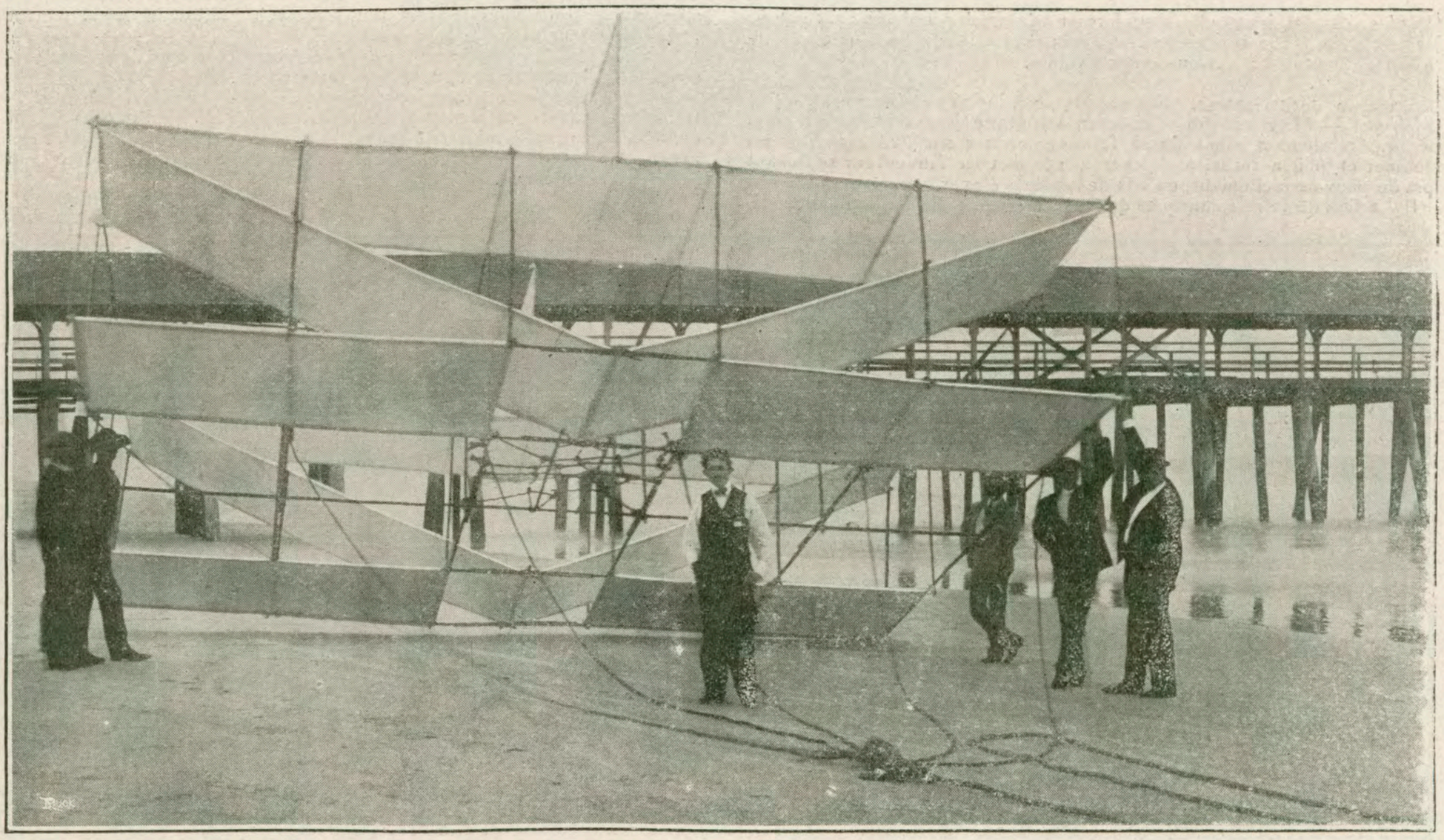
L'aéroplane est tout équipé et prêt à partir. A gauche, l'inventeur Ludlow, tué au cours de ses expériences, cause avec l'ingénieur Hamilton.

L'aviation vient de faire une nouvelle victime en la personne de l'inventeur américain Ludlow. ✍ Quelles sont les causes de l'accident ? ✍ C'est ce qu'explique, dans cet article, l'un des plus célèbres aviateurs français, que son grade dans l'armée force à prendre un pseudonyme. ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

On n'a pas assez remarqué le rôle que joue, dans ce grand courant actuel en faveur de l'aviation, la presse sportive illustrée. C'est elle qui, par les faits et les photographies publiées, réunit dans le monde entier les hommes assez audacieux pour faire avancer la question en risquant leur vie et leur donne la sensation du coude à coude sans laquelle leurs efforts disséminés resteraient divergents et stériles.

C'est grâce à la presse sportive que les photographies de l'Allemand Lilienthal, franchissant les frontières, lui donnent pour élèves l'Anglais Pilcher, les Américains Chanute et Wright, les Français Ferber et Archdeacon ; c'est encore elle qui, divulguant les méthodes, leur permet de réagir les uns sur les autres au point que leurs appareils se ressemblent tous et tendent vers un même type.

Fidèle à cette mission, la *Vie au grand Air* vient rapporter aujourd'hui à ses lecteurs un exemple à ne pas suivre. On sait que la grande difficulté en aviation est le lancement des aéroplanes. Plusieurs auteurs, pour éviter de construire des appareils coûteux comme ceux du capitaine Ferber, préconisent le départ en cerf-volant : une voiture ou un canot



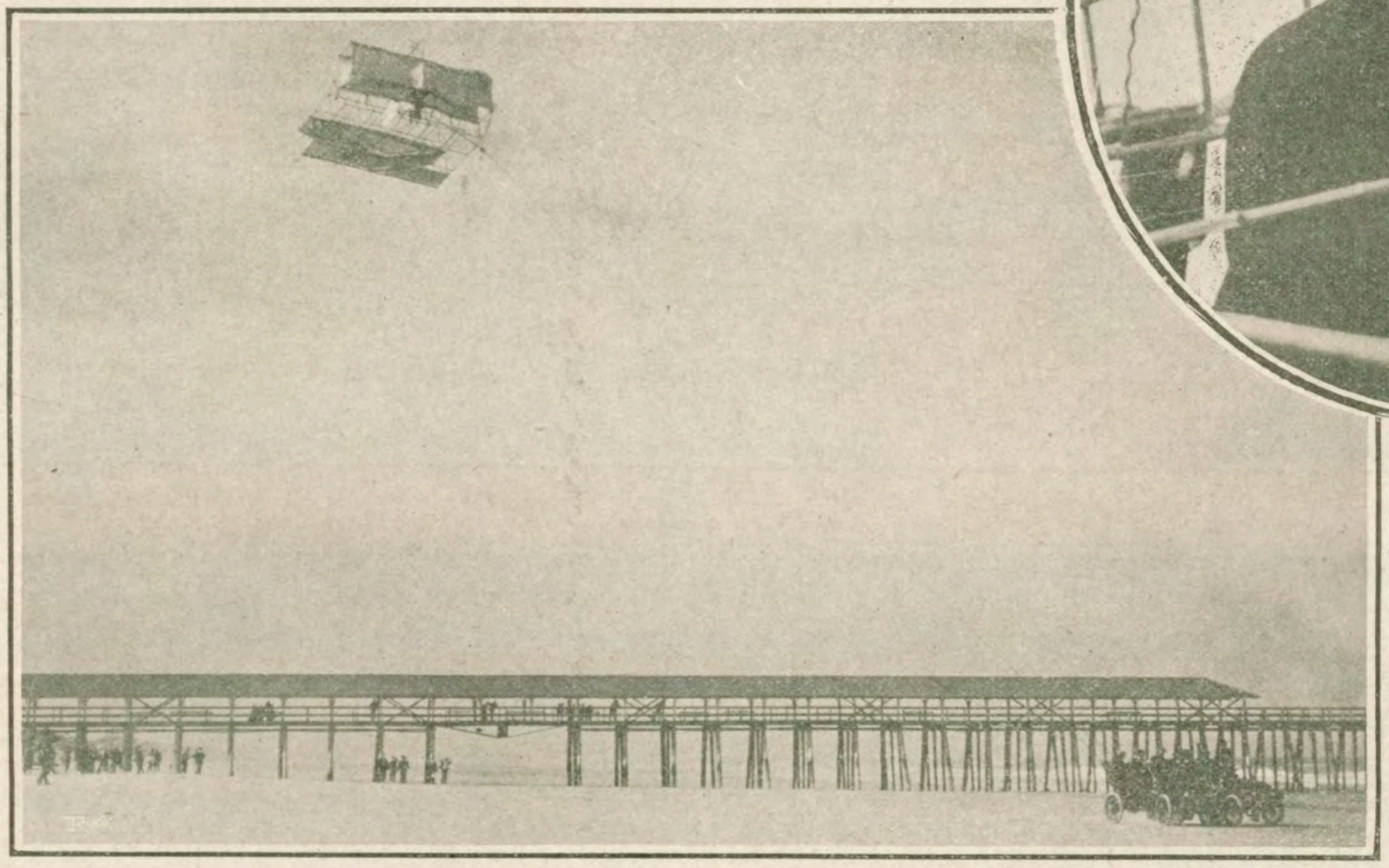
Moriturus te salutat

Cette photographie, prise au moment de l'expérience, qui causa la mort de l'ingénieur Ludlow, nous montre son appareil dans tous ses détails. Les assemblages des haubans sont faits en ficelle. Les fils d'acier sont mal tendus. On se rend compte du peu de solidité de l'appareil.

vous entraîne, puis l'essor ayant eu lieu, vous larguez le câble et le cerf-volant, devenu aéroplane, peut essayer de voler librement.

Cette méthode est très dangereuse et même meurtrière, elle a déjà tué Pilcher, elle a failli noyer Voisin : elle vient de casser les reins à Ludlow. Chanute a pourtant eu bien soin de conseiller de partir doucement et de rester près de terre. C'est ce qu'a fait M. Archdeacon. Malgré cela, on sait qu'à Issy-les-Moulineaux son premier appareil s'est brisé, heureusement sans son aviateur, prudemment resté à terre. Cet accident l'a déterminé à continuer ses expériences sur l'eau, et là, quoique M. Voisin qui montait les appareils, ait eu bien soin de ne pas se laisser monter au-dessus de 10 mètres de haut, les embardées inévitables avec le mode de lancement l'ont un jour, au grand effroi de ses amis, amené à passer sous l'eau un peu plus de vingt mortelles secondes.

Ces exploits n'ont pas tardé à être connus en Amérique et à être mal imités.



Pendant le vol

La pression de l'air fait relever l'avant de la machine. Cette photographie a été prise juste au moment de l'accident.

Avant le départ

Ludlow, en train d'attacher le câble de traction de son aéroplane, quelques minutes avant l'accident.

On n'avait cependant qu'à se conformer à la prudence de Chanute et de Wright dont les méthodes touchent à la perfection; mais à ce moment-là Wright n'était bien connu qu'en France.

Les causes de l'accident. Nous apprenons, le 26 octobre passé, qu'un inventeur — M. Hamilton — avec un aéroplane assez semblable à celui de M. Archdeacon, vient de se faire remorquer sur *l'Hudson* par un steamer et qu'il a réussi à s'élever à 150 mètres, l'inventeur se faisant fort de pouvoir facilement, en cas de besoin, s'élever beaucoup plus haut.

Il y a lieu de faire remarquer que ceci n'est plus de l'aéroplane, mais seulement du cerf-volant monté. A aucun moment on n'a lâché la corde et le cerf volant n'est jamais devenu aéroplane. Le danger n'en est que plus grand comme on va le voir.

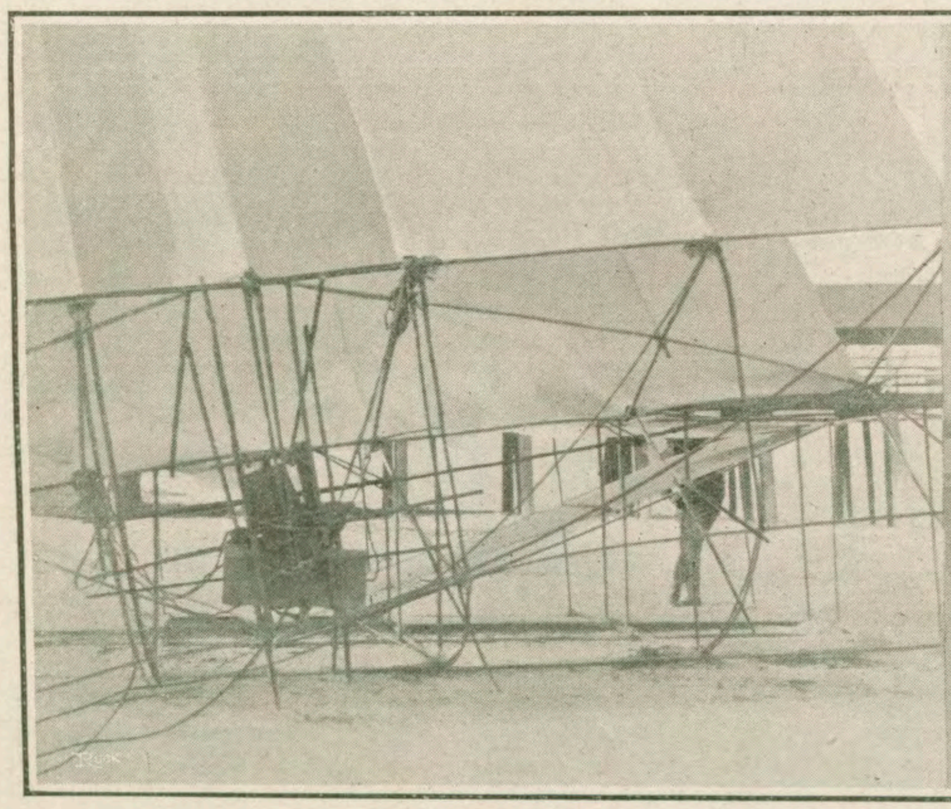
Le 21 janvier, sur la plage d'Ormond (Floride), le même Hamilton, profitant de la présence des monstres de vitesse, fait remorquer son aéroplane heureusement lesté avec du sable, et l'on ne tarde pas à enregistrer une chute de 300 mètres de haut.

Enfin le 15 avril dernier, dans un aéroplane pareil à celui de Hamilton, son émule Ludlow trouve la mort à Pablo-Beach non loin de New-York.

Les photographies que nous a envoyées notre correspondant sont saisissantes et font bien comprendre la catastrophe.

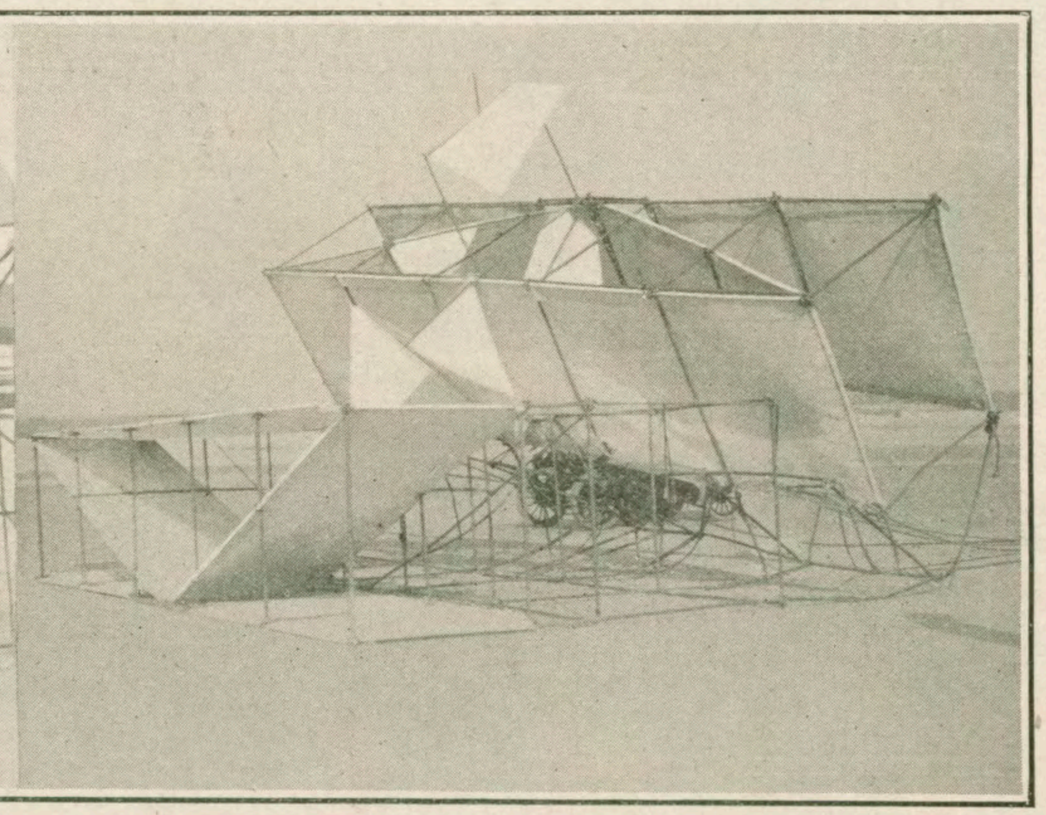
Espérons que les aviateurs profiteront de cette cruelle leçon et s'efforceront de rester le plus près de terre possible. A deux mètres du sol ou à cent, le problème est le même — seulement, dans le premier cas après un accident : on recommence. En France c'est cette méthode qui paraît tenir la corde.

F. DE RUE.



Après l'accident

Vue avant de l'aéroplane fracassé, montrant le siège du malheureux aviateur.



La cause de la chute

Après que la pression de l'air releva l'avant de la machine, il en résulta une cassure qui provoqua la chute.

AU VOLANT [1]

Par C. FAROUX

CAGNO

Cagno, qui débuta comme mécanicien de Lancia dans Paris-Madrid, est remarquable par sa régularité de marche. Il s'est toujours bien classé et est, pour nos hommes, un concurrent dangereux sur le Circuit de la Sarthe

Jacopo Cagno

Ancien chauffeur de Lancia, ses qualités lui valurent de devenir le mécanicien de la Reine-Mère d'Italie. Et maintenant il est l'un des meilleurs rois du volant.

Les résultats de la récente *Targa Florio* ont ramené l'attention sur l'homme qui a su se classer le premier dans cette épreuve au parcours si difficile et qui réclamait du conducteur tant de qualités.

Il s'agit de Jacopo Cagno, qui fut, à ses débuts, simple ajusteur aux usines Fiat, et qui, promu à la dignité de mécanicien en course aux côtés de Lancia, se hissa au poste d'homme de confiance de la Reine-Mère d'Italie pour devenir enfin — avatar qui n'est point le dernier — étoile parmi les plus grands conducteurs qui soient.

Beaux débuts. Comme je le disais plus haut, Cagno débuta en épreuve publique comme mécanicien. C'était dans Paris-Madrid : il montait avec ce Lancia en qui bien peu s'attendaient à rencontrer un tel manieur de volant.

L'année suivante, son chef de file le recommandait chaudement aux directeurs des usines Fiat qui n'hésitaient pas à lui donner l'appui le plus significatif auprès de la Reine Marguerite. Cagno devint ainsi le conducteur attitré d'une majesté.

Vint le Taunus. Nous nous souvenons tous encore de la course incroyable de régularité qu'il y fournit. Sur une de ces 75 chevaux Fiat, un peu faibles sans doute, mais pleines d'originalité dans leur construction, il couvrit ses trois premiers tours dans les temps respectifs de 1 h. 42 m. 22 s., 1 h. 43 m. 22 s., 1 h. 43 m. 33 s., battant ainsi le coefficient de régularité de Théry. Malheureusement, trois crevaisons de pneumatiques au dernier tour le firent, de la quatrième place, descendre à la dixième.

Assis moi-même sur le revers d'un talus, au virage d'Heckelzhausen, je n'avais — je dois le reconnaître — nullement été frappé par Cagno. Toute mon attention était bandée sur le duel Théry-Jenatzy, sur le retour offensif de Pierre de Caters, sur les passages foudroyants de Salleron — lequel eut malheureusement trop d'arrêt, sans quoi...

Dans l'arrière-saison de cette même année 1904, Cagno acheva de confirmer ses hautes qualités. Dans la course de côte du Mont-Cenis, il finissait troisième bien près de Lancia et de Florio, et après une participation peu heureuse au premier Circuit de Brescia, décrochait enfin la première place en touriste dans la coupe Consuma.

Pour mon compte personnel, c'est en Auvergne que j'ai eu la sensation de l'énorme valeur et de la maîtrise de Cagno. Nous assistions sur la route aux départs successifs qu'ordonnait l'impassible Tampier. Quand ce fut le tour de l'homme que je silhouette aujourd'hui, j'éprouvai une extraordinaire sensation de plaisir à l'entendre passer ses trois premières vitesses, sans passage à vide du moteur, sans à-coup dans la progression. Une seule exclamation m'échappa : « Fichtre ! » Mon voisin, que je sus plus tard être le duc des Abruzzes, me dit seulement : « C'est bien, n'est-ce pas, Monsieur ? » A quoi, je répondis irrévérencieusement : « J' vous crois ! » et le lendemain, encore sous le coup de cette harmonie, j'écrivais dans l'*Auto* :

« Cagno s'est affirmé, hier, l'égal des meilleurs. Son démarrage nous a tous stupéfiés par son aisance et son coulant... »

Là encore, sa régularité de marche fut stupéfiante, et les temps de ses quatre tours :

1 h. 53 1 h. 51 1 h. 53
1 h. 51

forment un ensemble d'une belle homogénéité.

Au Circuit de Brescia, Cagno pilotait encore une Fiat. Il avait un départ foudroyant et réussissait même le meilleur temps sur les 50 premiers kilomètres quand son embrayage l'abandonna.

Heureusement, huit jours plus tard, notre héros trouvait enfin la juste récompense de ses meilleures qualités. Au meeting du Mont-Ventoux, Cagno, toujours au volant de sa bonne Fiat, réussit à battre Rougier d'une quinzaine de secondes, et, pour qui connaît l'adresse du conducteur marseillais, le testimonial acquiert encore plus d'importance.

L'Homme qui vient. Depuis, Cagno a quitté Fiat pour Itala. L'homme qui vient conduit aujourd'hui la voiture qui vient.

Déjà, ses débuts ont été triomphants et Cagno a brillamment enlevé sur un parcours difficile la Targa Florio devant un lot de concurrents redoutables. A l'heure où j'écris ces lignes, il est en posture de décrocher une des places d'honneur dans la Coupe d'Or, cette épreuve si intéressante organisée par l'Automobile-Club de Milan.

Jacopo Cagno a conquis aujourd'hui une grande réputation. Sur le Circuit de la Sarthe, il sera le premier champion des quatre Itala, qu'on dit rapides et dangereuses. Je le considère comme un des hommes les plus qualifiés pour décrocher la timbale.

C. FAROUX.

La persistance de la grève des ouvriers de l'imprimerie et de la photogravure nous oblige à prier encore nos lecteurs de nous accorder toute leur indulgence pour les retards et les imperfections matérielles qui se rencontrent en ce moment dans les numéros de la " Vie au Grand Air ". Nous ne disposons actuellement en effet ni pour la gravure, ni pour l'impression, de notre outillage habituel. Ceci explique que les reproductions photographiques de ce numéro comme celles d'ailleurs du précédent laissent à désirer. Cela explique également les difficultés que nous éprouvons à serrer de près l'actualité, comme nous le faisons en temps normal.

Nous sommes vraiment au regret de cet état de choses indépendant de notre volonté, mais nous espérons que les lecteurs de la " Vie au Grand Air " voudront bien, en excusant les imperfections momentanées de leur journal, nous témoigner leur fidélité au cours de cette crise qui se prolonge plus que nous ne le pensions. Ils peuvent se rendre compte d'ailleurs qu'au point de vue de la rédaction et des documents, nous redoublons d'efforts pour que l'intérêt sportif de leur journal ne se démente pas.

(1) Voir du n° 385 au n° 399.

LES CANOTS DE PÊCHE AUTOMOBILES

Par le Duc DECAZES

Le Duc Decazes vient de faire à l'Académie des Sports, dont il est membre, une communication sur le prix qu'il a offert au Yacht-Club de France pour encourager la fabrication de canots de pêche automobiles. Dans cet article, il indique aux lecteurs de " La Vie au Grand Air " les raisons qui l'ont poussé à encourager cette industrie.

DEPUIS l'apparition des premiers canots automobiles, il semble que les constructeurs se soient uniquement appliqués à construire des bateaux rapides ; les épreuves successives ont permis de voir que, si les petits engins allaient de plus en plus vite, ils ne parvenaient guère à tenir la mer davantage. Toutes les courses et tous les concours ont eu pour but jusqu'à présent d'augmenter la vitesse au détriment peut-être de la stabilité et c'est pourquoi nous avons pensé, au Yacht-Club de France, à organiser un concours nouveau qui pourra développer l'emploi du moteur à explosions dans des conditions économiques et pratiques.

Il ne s'agit point là d'une course à proprement parler, et notre intention, en organisant ce concours, est de mettre les constructeurs en état de fournir un moteur léger, pratique, pas encombrant, dont les *services auxiliaires* permettront par tous les temps aux bateaux de pêche de regagner leur port.

Nous prétendons même que le moteur dont les petits bateaux seront munis servira également à la manœuvre des engins de pêche comme le chalut ou la voilure.

Notre intention est de voir se créer dans tous les centres de pêche des côtes de France, une petite flottille pratique, qui permettra aux pêcheurs peu fortunés de lutter facilement contre les grandes compagnies de pêche qui emploient des chalutiers à vapeur. C'est en somme comme une sorte de défense du petit commerce contre les grands magasins.

Tous les bateaux répondant à un type courant de bateau de pêche des côtes de France, comme tonnage et comme échantillonnage, pourront prendre part à la course ; le Comité d'organisation sera d'ailleurs très rigoureux et n'acceptera que ceux qui lui paraîtront répondre à l'intention que poursuit le Yacht-Club en organisant ce concours.

Il ne s'agit pas de trouver dans cette épreuve, comme dans tant d'autres, un canot établi spécialement pour la course en question, capable de gagner facilement, mais incapable de rendre les services qu'on est en droit d'exiger d'eux. D'ailleurs, il ne s'agit pas, je le répète encore, d'une course à proprement parler ; les conditions mêmes du concours sont assez nouvelles et permettront aux fins voiliers de faire montre de toutes leurs qualités.

Les canots devront naviguer avec les engins de pêche qu'ils portent habituellement, mais ils conserveront toute latitude quant à la composition de l'équipage ; ils pourront également emporter la quantité de lest qui leur paraîtra nécessaire. Le parcours sera d'au moins 60 milles, mais il ne sera accordé, à chaque concurrent, qu'une provision de pétrole capable de faire marcher pendant quatre heures le moteur auxiliaire. Cette provision sera calculée à raison d'un demi-litre d'essence ou de pétrole lampant par cheval et par heure, la force du moteur étant certifiée par le constructeur.

Lorsque le Yacht-Club de France décida d'organiser cette épreuve, je mis à sa disposition 10,000 francs destinés à fournir le prix unique, prix du *Yacht-Club de France*, pour les bateaux de douze mètres et ne dépassant pas dix-huit mètres. Mais M. Robert Lebaudy, ayant appris le but du concours, avec l'excellent sens sportif qui le guide à toute occasion, offrit au Yacht-Club un prix de 5,000 francs. Nous avons pensé, plutôt que de donner un second prix, que peut-être il valait mieux créer une catégorie nouvelle pour les bateaux de pêche de huit à douze mètres. Il nous a semblé que de cette façon le vainqueur de chaque catégorie pourrait voir à peu près remboursé le prix de son canot.

La crise du canot automobile

Le canot automobile, après avoir eu des débuts extrêmement brillants, semble traverser une crise : ceux qui avaient été les premiers à le prôner ne sont pas les derniers à déclarer qu'il a manqué aux promesses que les constructeurs avaient faites.

Son moteur même trouve des gens pour le dénigrer. La machinerie doit être entièrement à l'abri des coups de mer ; or, les vapeurs d'essence, pour ne pas être dangereuses, doivent pouvoir se mêler à l'air libre. Dans une chambre sans ventilation, l'air se trouverait sursaturé de ces vapeurs et la moindre étincelle pourrait provoquer des catastrophes. D'un autre côté, le prix de l'essence actuellement est beaucoup trop élevé pour permettre un emploi commercial important. Certains ont déclaré que le canot automobile et surtout les vedettes de la marine de guerre, les bateaux pilotes et les bateaux de pêche ne seraient vraiment utilisables que lorsqu'on pourrait se servir du pétrole lampant. Quant à présent, le carburateur parfait n'est pas encore inventé, le sera-t-il demain, c'est peu probable. Mais, pour notre concours, nous n'avons pas à tenir compte des probabilités. Les concurrents emploieront le combustible qu'ils croiront le plus apte à leur rendre les meilleurs services : pétrole lourd, essence, peu importe d'ailleurs, et ce sur quoi j'insiste, c'est que les bateaux ne devront compter sur le moteur que comme auxiliaire. Pour une somme relativement minime, on peut, je crois, établir des bateaux à voile, armés pour la pêche, qui posséderont le moteur à pétrole, qui, malgré les vents contraires, permettront un retour rapide ou bien seront utilisés pour fuir devant le gros temps. C'est l'affaire des constructeurs et des propriétaires d'établir leur moteur de telle sorte qu'il soit protégé suffisamment, sans que pour cela sa présence à bord constitue un danger.

Le *Maurice II*

Bateau de pêche à moteur à pétrole lampant (système Cazes). 23 H. P. Longueur du bateau : 12 m. Vitesse en eau calme : 8 nœuds.

L'intérêt qu'il y a est de montrer que de tels petits bateaux maniables pouvaient être mis en mer sans frais supplémentaires que ceux de premier établissement. Pour un canot à vapeur, il faut une chaufferie et un mécanicien ; n'importe qui, avec quelques jours d'étude, peut apprendre à se servir d'un moteur à pétrole. L'un des hommes de l'équipage n'a qu'à surveiller les cylindres et régler l'admission, chose infiniment simple aujourd'hui, grâce au progrès réalisé. Les adversaires du canot automobile pratique prétendent que l'allumage électrique est trop délicat et que l'eau de mer inondant par hasard la chambre du moteur, les fils noyés empêchent le moteur d'être utilisable. Mais on peut répondre à cela que le moteur à pétrole n'a pas toujours eu un allumage électrique et que les brûleurs ont eu leur temps de prospérité. Pour un canot dont le moteur n'a pas besoin de tourner à 15 ou 1,600 tours, le système des brûleurs n'est peut-être pas, à mon avis, à rejeter. Aussi bien, n'ai-je pas à voir ce qu'on peut faire, mais à juger ce qu'on fera. Dès maintenant, j'ai la certitude que les ingénieux constructeurs sauront répondre à la question que nous leur posons et, cet été, nous verrons, dans la baie de Saint-Malo, de petits bateaux très capables de satisfaire notre ambition.

Le Yacht-Club de France n'a eu qu'un but, celui de voir réaliser de Gravelines à Hendaye, sur toutes nos belles côtes de France, un type de canots maniables et commodes qui permettraient aux pêcheurs de réaliser une notable économie de temps, sans frais trop grands, et mon vœu, celui de Robert Lebaudy, ceux de tous les sportsmen et de tous les ingénieurs qui se préoccupent de l'utilisation du merveilleux moteur à pétrole, né en Allemagne, mais mis au point, perfectionné et rendu parfait en France, seront exaucés quand un bateau de pêche pourra facilement, en dépit des sautes du vent, rentrer au port à l'heure dite et sans dépenses supplémentaires appréciables.

Ce ne sera pas la plus mince victoire de l'industrie française.

Duc DECAZES.

L'ENTRAINEMENT EN AMÉRIQUE

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

IV [1]

LE 110 MÈTRES HAIES

Dans ses articles précédents, Geo W. Orton nous a parlé de l'entraînement en général, du départ et des courses de vitesse. Il va nous entretenir aujourd'hui des courses de haies qui exigent une préparation très délicate

POUR réussir sur les haies, deux qualités sont essentielles : la vitesse et le style. L'une est aussi nécessaire que l'autre. Tous les bons coureurs de haies ont été des hommes vites. Kraenzlein, le plus étourdissant sauteur de haies que l'on ait connu jusqu'à ce jour et qui gagna le 110 mètres haies aux Championnats du Monde de 1900 à Paris fut également le vainqueur, à cette même réunion, du 60 mètres plat, c'est-à-dire de la course de pur *sprint*. Ansler, champion « intercollegiate » d'Amérique en 1905, fait le 100 mètres plat dans un temps excellent.

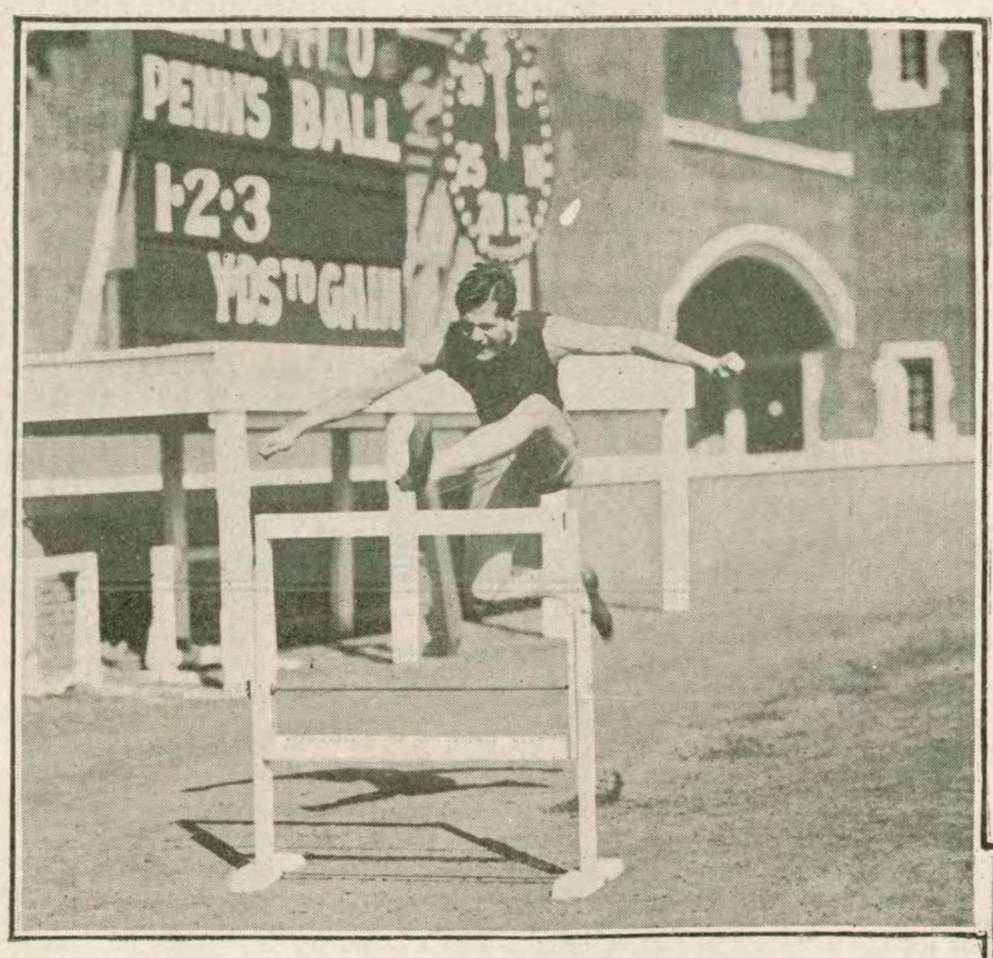
Cela signifie que les coureurs de haies doivent s'entraîner sur la vitesse aussi assidûment que le font les sprinters. Par conséquent, ils s'exerceront au départ, lequel d'ailleurs a autant d'importance dans le 110 m. haies que dans le 100 mètres plat. Il suffit de considérer qu'il faut beaucoup de vitesse pour parcourir 110 m. en franchissant dix obstacles dans le temps de 16 secondes ou moins, pour comprendre que l'on ne saurait accorder trop de prix au développement de la vélocité.

Au départ

E.-S. Ansler, de l'Université de Pensylvanie, champion intercollegiate d'Amérique, au départ pour la première haie. C'est le même départ que pour le 100 mètres, la position caractéristique du félin qui va bondir.

Du style sur la haie. Mais le style n'est pas moins précieux que la vitesse. Si le coureur n'a pas un bon style sur l'obstacle, son déboulé lui sera inutile : il se trouvera incapable de faire un bon temps. Il convient donc qu'il recherche cette correction absolue jusqu'à ce qu'il la possède, et quand il la possédera, il lui faudra un travail constant pour la conserver. De même, le coureur cycliste perd la faculté d'emballer droit et fort dès qu'il se relâche dans son entraînement.

La manière de passer les haies s'est beaucoup perfectionnée en ces dernières années. Autrefois, l'athlète planait au-dessus de l'obstacle. C'était très beau. Le sauteur décrivait une parabole harmonieuse et l'on avait tout le temps voulu pour l'admirer, car il restait en l'air un bon moment. Kraenzlein a démontré que ce procédé était esthétique mais inférieur au sien au point de vue du résultat. On peut résumer le style de Kraenzlein dans le conseil suivant : « Ne planez pas sur la haie, enjambez-la, en demeurant en l'air le moins longtemps possible. »



Le coureur s'enlève

Remarquez la position des jambes, du corps et des bras. Observez que le buste se présente droit sur l'obstacle et non de côté.

Ce principe se complique de ceci que l'athlète doit, quand il touche terre après avoir sauté la haie, se retrouver dans la même position pour courir que s'il ne venait pas de franchir une haie. Kraenzlein s'est avisé que le temps passé sur l'obstacle était du temps perdu. Cette découverte a eu pour résultat de faire baisser immédiatement de 2/5 de seconde le record du 110 mètres haies. Auparavant, on regardait 16 secondes comme un très bon temps. Aujourd'hui, en Amérique. il faut faire 15 sec. 3/5 pour gagner un championnat et de temps en temps un athlète arrive à 15 sec. 2/5.

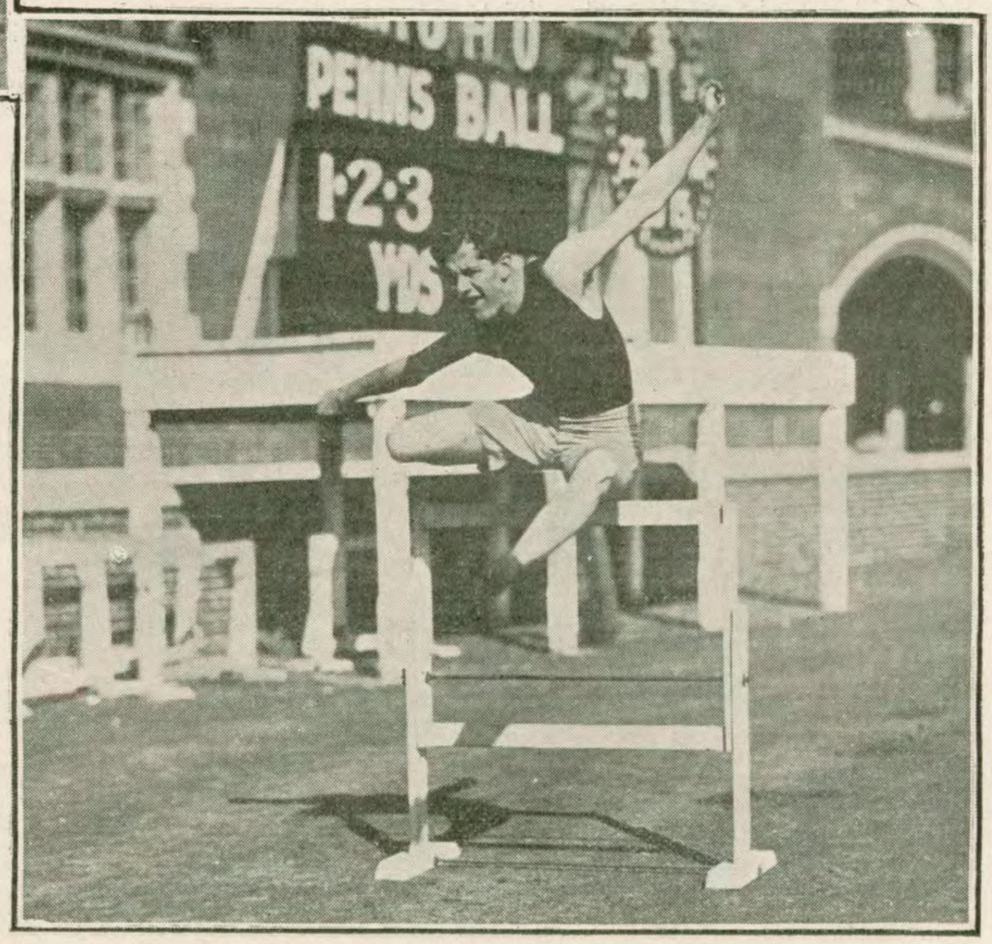
Pour apprendre à bien sauter les haies, il importe de suivre les recommandations que voici :

1° Tenez les épaules *parallèles à l'obstacle*. Si vous vous contorsionnez, si le buste tourne à droite ou à gauche, au lieu de vous recevoir d'aplomb vous descendrez sur le côté du pied, vous perdrez ainsi l'équilibre et ne serez pas prêt pour la foulée ; en sorte que la progression entre les haies sera fatalement ralentie ;

2° Au moment où la jambe est jetée par-dessus la haie, le corps doit se courber en avant. Ce mouvement du tronc précipite la descente ; or, nous avons dit que la principale préoccupation du sauteur, aussitôt qu'il est en l'air, doit être de reprendre contact avec le sol, de manière à consacrer au saut le moins de temps possible ;

3° Ne pas se donner du mal pour retomber très loin de l'autre côté de la haie. Ce résultat sera toujours obtenu pourvu que la vitesse soit suffisante ;

4° Le placement de la jambe qui va devant ne paraîtra pas très difficile au débutant. La position est presque naturelle. Il n'en va pas de même pour l'autre jambe, car il s'agit de la tenir, en descendant de l'autre côté de la haie, dans la même position que si la haie n'avait pas



Le coureur passe la haie

Avec quelle énergie il ramène la jambe droite !

(1) Voir les nos 398 et suiv.

Après la haie

Le sauteur reprend contact avec le sol. La jambe droite se trouve en position pour la foulée suivante.

été sautée. Evidemment, c'est un problème dont la solution exige beaucoup d'agilité et de force. On a tendance, en effet, à traîner la jambe qui reste derrière. Au contraire, elle doit être ramenée très vivement en avant.

En étudiant ce mouvement, il arrive que l'apprenti se contusionne le genou ou la cheville à force de heurter la haie. Il évitera ce petit dommage en portant aux deux endroits des protecteurs analogues à ceux employés par les joueurs de football mais plus légers ;

Si le sauteur a franchi la haie dans le style que nous venons de décrire, il se trouvera, en se recevant, dans la position naturelle du coureur et aura conservé toute sa vigueur de propulsion grâce à la rapidité avec laquelle il aura, pour ainsi dire, escamoté la haie. Il fera alors trois pas, très vite, sautera la seconde haie de la même façon et continuera ainsi jusqu'au bout ;

5° On doit raser la haie. Un bon sauteur frôle tous les obstacles.

Le pas. Après avoir perfectionné son style sur les haies, l'athlète portera son attention sur son pas. Il travaillera les départs jusqu'à ce qu'il arrive mathématiquement à la distance convenable pour sauter la première haie. En même temps, il s'appliquera à parcourir l'intervalle entre les haies en ne faisant que trois pas et en arrivant toutes les fois à la même distance de l'obstacle.

Le 110 mètres haies demande au corps de tels efforts qu'il ne faut pas espérer y réussir si l'on n'est pas à la fois très souple et très vigoureux.

Afin de ménager les muscles de la jambe très éprouvés par cette épreuve, se contenter de s'exercer sur deux ou trois haies, en ne fournissant le 110 mètres avec les dix obstacles qu'une fois par semaine environ.

Le type du coureur de haies est l'homme grand, muni de longues jambes. Le sauteur petit est toujours obligé de faire effort pour parcourir en trois pas l'intervalle qui sépare les haies. Au contraire, le sauteur de taille élevée peut raccourcir sa foulée et par conséquent précipiter son pas.

Le 200 mètres haies

Le saut de la haie basse par Kraenzlein, champion du monde des haies.

Tableau d'entraînement pour le 110 mètres haies.

LUNDI. — 2 petites courses de vitesse. 4 ou 5 départs en sautant la première haie. 100 m. doucement. Ne pas bousculer l'entraînement et toujours s'exercer un peu avant de franchir les haies.

MARDI. — 3 pointes en vitesse. 3 courses sur 2 haies. 50 mètres à toute allure.

MERCREDI — 4 pointes en vitesse. 5 départs en sautant la première haie. 100 m. doucement.

JEUDI. — 2 pointes en vitesse. 2 courses sur 2 haies. Une course sur 8 haies.

VENDREDI. — 2 pointes en vitesse. 4 courses sur 3 haies. 60 mètres à toute allure.

SAMEDI. — 2 pointes en vitesse. 150 m. doucement.

DIMANCHE. — Une course de 110 mètres haies.

Le 200 mètres haies.

Le 110 mètres n'est pas la seule course de haies.

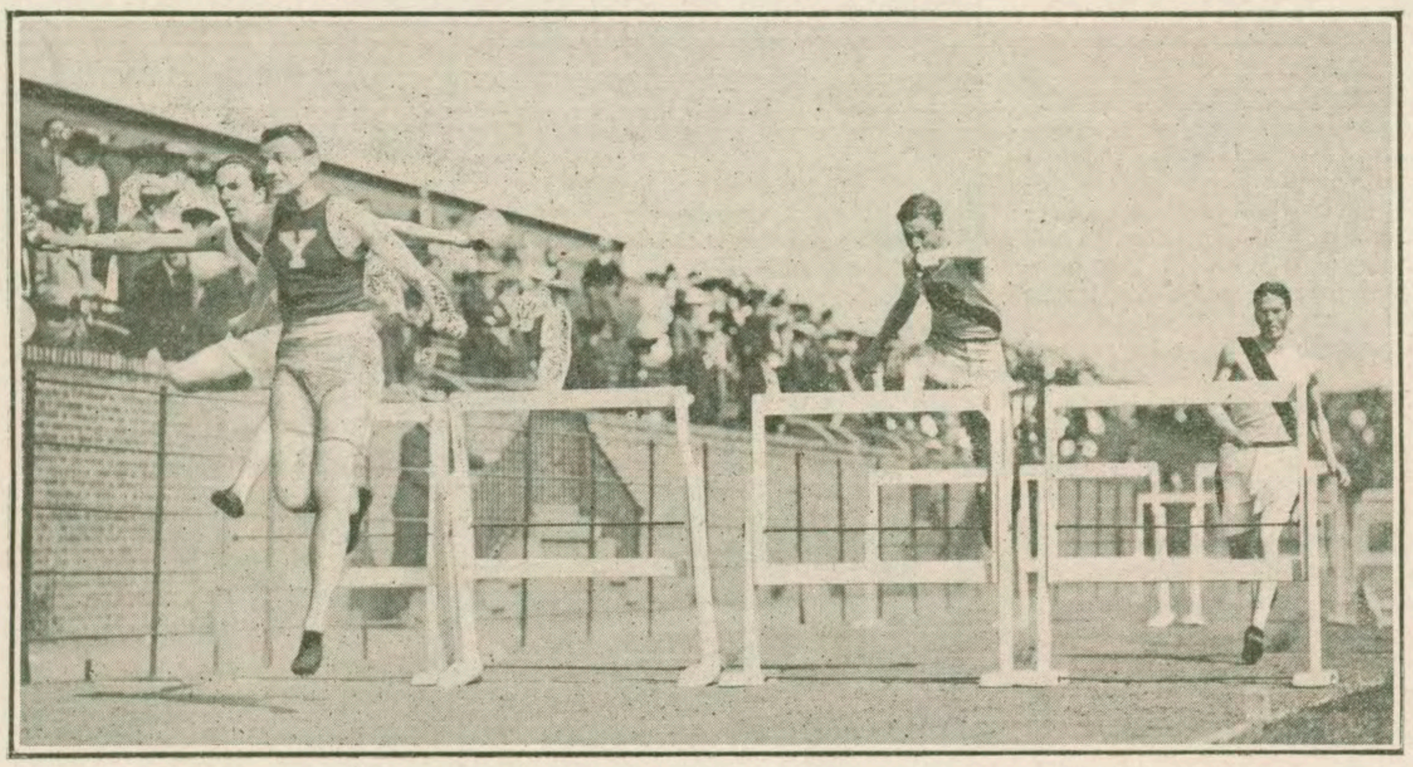
En Amérique, l'une des épreuves les plus fréquentes est le 220 yards haies qui correspond à votre 200 mètres haies. Cette course se dispute sur des haies plus basses que celles employées pour le 110 mètres. Seulement, les claies usitées en Amérique n'ont que 75 centimètres de hauteur tandis que les vôtres mesurent 90 centimètres d'après le règlement de l'USFSA. Cette différence n'a d'ailleurs pas empêché Tewkesbury et d'autres spécialistes de prouver que l'on pouvait courir sur les haies françaises à peu près la même forme que sur nos haies basses.

Le style du 200 mètres haies est un dérivé de celui du 110. Il en diffère en ceci que le mouvement latéral de la jambe est beaucoup moins prononcé. L'idéal de l'athlète devrait même être de supprimer complètement ce mouvement latéral et de passer la haie simplement par un allongement de la foulée. Kraenzlein, qu'il faut toujours citer quand on parle de haies, paraissait s'élever un peu plus entre deux pas — point davantage — et l'obstacle était franchi, le pied en avant absolument droit, le pied et la jambe en arrière naturellement placés pour la foulée suivante. Aucun mouvement latéral n'était perceptible. Voilà le style parfait pour la haie basse. Il est malheureusement presque impossible à obtenir. Sa difficulté provient de ce qu'il exige une précision absolue dans la foulée.

Pour le reste, suivez les principes de l'entraînement en vue du 110.

(*A suivre.*) GEO W. ORTON.

(*Traduit et adapté par Raoul Fabens.*)



La dernière haie

Clapp, de l'Université de Yale, a sauté le premier. Notez la position naturelle des jambes dans la descente et l'expression d'effort du visage. Cette arrivée est celle du championnat intercollegiate de 1904.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser, sous forme de lettres ou d'articles, leur opinion ou leurs critiques, sur les sujets traités dans **La Vie au Grand Air** *par nos Collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.*

LES CANDIDATS AU GRAND-PRIX CYCLISTE

ED. FRIOL

Friol est un excellent coureur à qui il manque sur la piste un peu de sang-froid pour remporter de grandes victoires. Les sportsmen français souhaitent qu'il acquière les qualités tactiques qui lui font défaut, car son sprint est certainement l'un des plus rapides qui soient.

Un coureur a mis cinq ans ou six ans pour parvenir au premier rang, tel autre a surgi tout à coup, comme Morin, par exemple, d'autres enfin, après avoir eu des débuts extrêmement brillants en sont restés là ; les sportsmen espéraient un crack nouveau qui viendrait prendre la place laissée libre par Jacquelin ou Bourrillon, mais le coureur, après une ou deux victoires, est resté dans le groupe de tête, athlète de valeur, évidemment, dont on espère toujours des lendemains brillants, sans que l'heure du triomphe indiscutable sonne jamais.

Lorsqu'il y a deux ans, Friol, arrivé quelques semaines auparavant de sa province, après quelques victoires dans les handicaps, remporta, avec quelle facilité, le Championnat de France, ce fut une clameur générale : « Enfin, nous avons un homme nouveau capable de battre les meilleurs, un homme dont l'allure légère et le démarrage éblouissant feront une étoile cycliste nouvelle et glorieuse. »

Le dimanche suivant, Friol battait Mayer, gagnant du Grand Prix de Paris, et indiscutablement le meilleur homme du moment en Europe. Ce fut du jour au lendemain la gloire, et le jeune crack, trop acclamé sans doute, conçut un trop rapide orgueil de sa fortune naissante.

Pendant qu'il allait se faire battre par Kramer à Madison-Square, Poulain, à la Galerie des Machines, prenait la première place des coureurs français, première place qu'il garda toute l'année, en dépit des efforts de Friol qui, toute l'année dernière, ne put parvenir, au regret de ses nombreux partisans, à reprendre une place que son envolée de bel athlète lui permettait d'escompter.

Rarement d'ailleurs, il faut le dire, Friol fut battu sur sa valeur physique. Très vite, il n'était pas tacticien pour un sou et quand il était en piste, il semblait perdre tout son sang-froid Enfermé dans cette course au moment du sprint, dans cette autre, il trouvait le moyen de se faire balancer, et dans cette troisième, de démarrer beaucoup trop tôt.

Ceux qui avaient le plus confiance en lui l'abandonnèrent eux-mêmes et l'on s'étonnait à bon droit de voir le comingman toujours sur le point de venir et n'arrivant jamais.

Et puis des bruits fâcheux couraient : on prétendait qu'il se droguait ; deux ou trois malaises à la suite de courses un peu dures confirmèrent ce potin, malgré qu'il fût tout à fait inexact, et Friol, pour ces causes, et pour quelque légèreté en course, allait perdre sa belle popularité ; mais sa saison d'hiver meilleure lui fit donner encore un peu de crédit ; il fallait espérer que l'ouverture des pistes d'été lui vaudrait enfin de conquérir le rang auquel il aspire : le premier.

Que sera cette saison pour Friol ? Actuellement, Poulain au repos, trois coureurs semblent être à peu près sur la même ligne, Van den Born, Friol et Kramer avec, cependant, un léger avantage pour ce dernier. En effet, il vient en forme et ne peut que progresser, tandis que Van den Born semble un peu se ressentir de sa saison d'hiver particulièrement dure. Friol est entre eux deux ou plutôt à côté d'eux, battant l'un et battu par l'autre, suivant son humeur ou sa chance.

La vérité est que cet excellent coureur, qui est un charmant garçon, une fois en piste, perd tout à fait la tête, il est inquiet, il guette des adversaires qu'il suppose injustement roublards, ou bien, — un peu pour la galerie, — il décide, certain de sa pointe finale, qu'il ne passera ses camarades qu'aux derniers trente mètres. Et il se fait battre nettement, pour n'avoir pas eu assez de confiance, ou pour en avoir eu trop.

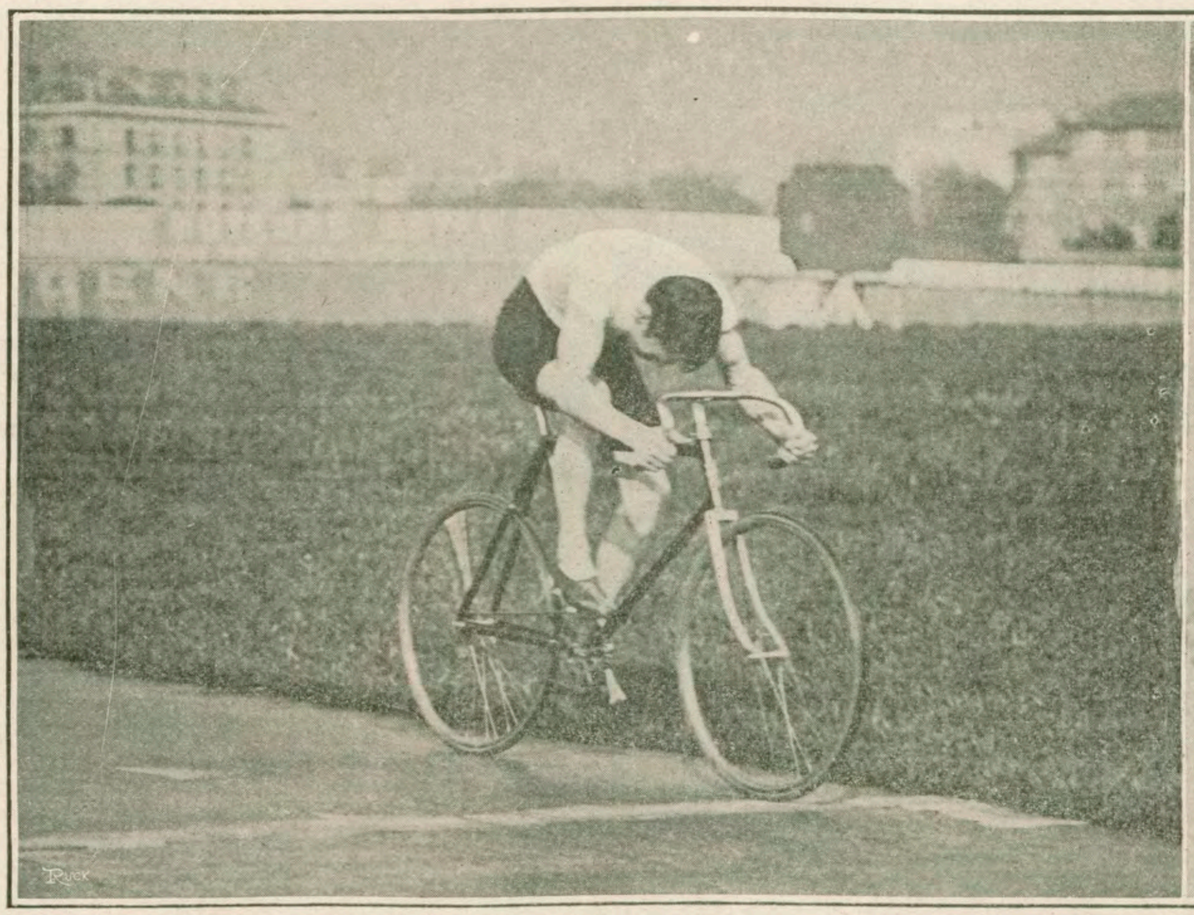
Friol

L'un des coureurs cyclistes les plus vites. Il possède un démarrage foudroyant, mais manque un peu de tactique.

Cependant, il est plus que probable que Friol, cette année, aura la chance de nous montrer toutes ses rares qualités. C'est un athlète mince, aux muscles longs ; il a une allure très souple et même quand il démarre, ce n'est pas avec la brutalité d'un Jacquelin, c'est avec légèreté qu'il s'en va : il gagne plus avec ses nerfs qu'avec ses muscles, et il est évident que l'effort qu'il produit est autrement fatigant, puisque la volonté exige un travail considérable d'un mécanisme peu puissant. Il importe donc que sa saison dès ses débuts soit brillante, car il est probable qu'un athlète comme lui n'aura que deux ou trois ans à consacrer aux courses. En effet, il n'a pas la robustesse qui permet de supporter un long travail.

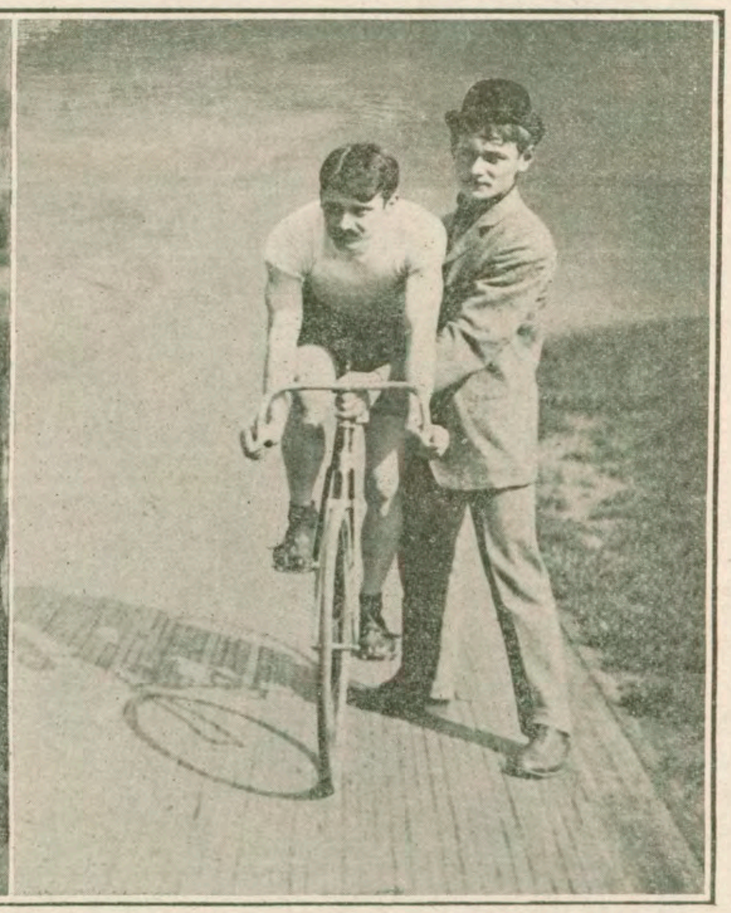
Souhaitons donc pour lui, — et pour le sport — que cette année soit la bonne et qu'enfin les sportsmen français puissent ajouter à la liste des coureurs français qui furent invincibles, le nom de Friol, vrai athlète latin, à qui il manque encore un je ne sais quoi de sang-froid pour faire un grand coureur. Il a déjà droit à l'estime du public, espérons qu'il ne décevra pas nos espoirs et que cette année sera pour lui celle de la consécration.

ROBERT DIEUDONNÉ.



Le démarrage

Le démarrage de Friol est aussi fameux que celui de Jacquelin. Souhaitons à notre jeune champion de remporter autant de victoires que son aîné.



(Plaques Lumière)

Le départ

Friol, lancé par son frère, au départ de son match contre le tandem Hourlier-Deschamps.

La Vie au Grand Air

LA COURSE BORDEAUX - PARIS [1]

(Photographies de notre envoyé spécial)

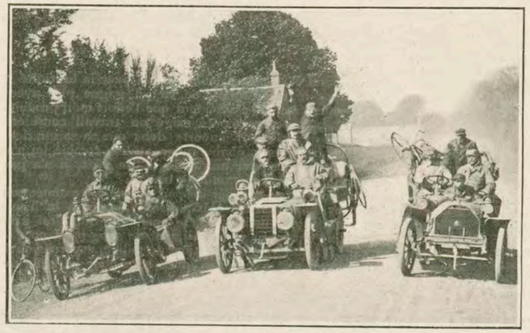
Le contrôle de Dourdan à l'arrivée de Cadolle et de Cornet
Les cyclistes parisiens qui venaient au-devant des coureurs de Bordeaux-Paris semblaient s'être donné rendez-vous à Lourdan. C'est dire l'animation du contrôle.

Aucouturier dans la côte de Dourdan
Aucouturier, victime d'une chute, vient d'être lâché par Georget. La plupart de ses entraîneurs sont passés au service de Cadolle et c'est presque seul qu'il effectue les derniers kilomètres du parcours.

Le départ à Bordeaux
A gauche, Aucouturier et Cadolle : tout à fait à droite, Decaup, derrière lequel se trouve notre confrère Maurice Martin qui va donner le départ.

Trousselier après Orléans
Lâché à Tours, en retard de sept minutes à Blois, Trousselier, entraîné par Decaup et Gougoltz, rattrape le peloton de tête quelques kilomètres après Orléans.

Sortie de Beaugency
Le peloton de tête sort de Beaugency. Cornet et Cadolle, entourés d'entraîneurs et de cyclistes locaux, roulent à grande allure sur les routes plates avant Orléans.



Suiveurs
Ces grandes bicyclettes et d'entraîneurs, les automobiles suivent le peloton de tête ; dans chacune d'elles, les musettes des musiciens concurrentes préparent les breuvages qui réconforteront les coureurs.

Du départ à l'arrivée, les rédacteurs de la " Vie au Grand Air " et les photographes ont suivi les coureurs de Bordeaux-Paris. Nos lecteurs revivront, grâce à nos photographies, les heures les plus angoissantes de l'épreuve.

Le peloton, dans un nuage, s'est élancé sur la route..... On a vu un maillot bleu qui filait le long du bas-côté, un maillot rayé qui suivait l'autre bord, et au bout de cinq cents mètres, pêle-mêle, entraîneurs et coureurs s'en allaient, balançant les épaules, vers Paris : Six cents kilomètres avant l'ovation à Ville-d'Avray, l'apothéose au Parc-des-Princes.

Cinq automobiles suivent, dans la poussière blonde, les coureurs, qui roulent à trente-cinq à l'heure. Trois voitures de soigneurs et d'entraîneurs, chargées de bicyclettes; la voiture de Victor Breyer, qui suit la course, et la voiture de la *Vie au Grand Air*. Dans le soir, on entend seulement les pneus gonflés qui ronflent sur le sable des routes.

Des jurons, des cris, une première chute; les uns se relèvent très vite, d'autres s'attardent à redresser des guidons le long des fossés; et ceux qui ne sont pas tombés, sans activer, continuent, à coups de pédales bien rythmés, et s'enfoncent dans la nuit qui vient.

De temps en temps, on voit un homme sur le bord du chemin qui s'attarde derrière nos voitures, c'est un entraîneur qui se repose en tenant le garde-boue; déjà un ou deux des coureurs sont restes en route, à la suite de crevaisons. Ce sont ceux qui courent pour leur compte, — pour leur plaisir, semble-t-il, — et qui, sans soins et sans entraîneurs, risquent le coup de décrocher une place d'honneur dans la grande course. Il n'y a ni énervement, ni mauvaise humeur dans le groupe compact qui file. Un entraîneur chantonne et, malgré le ronron des moteurs qui tournent doucement, on entend sa voix qui monte dans la nuit.

Des lumières au loin, puis des pavés sur lesquels les bicyclettes sursautent, un vague démarrage, les coureurs se précipitent vers le contrôle : l'un avale un verre de porto avec des œufs battus, l'autre un bouillon, puis le peloton, qui s'était allongé, s'est reformé, et l'on n'entend plus que le bruissement des roues sur la route.

Combien sont-ils encore dans le peloton de tête au petit jour? cinq peut-être. La silhouette d'Aucouturier, qui tient son guidon par le milieu, se détache. Marcel Cadolle et Cornet balancent les épaules, Trousselier bavarde avec un camarade; Georget prend la tête et mène à côté des entraîneurs; le groupe s'en va dans un nuage que dore le soleil qui se lève.

Le groupe de tête se disloque. Dans une descente, un pêle-mêle formidable de machines, des cris, des jurons encore; Aucouturier est tombé, Georget aussi, sans doute, car il n'y a plus, sur la route, que trois hommes dont le maillot poussiéreux porte un numéro.

Tours! Une bataille au contrôle; le temps d'avaler un peu de nourriture, et les hommes reprennent leur course sur la route. Un s'attarde cependant, Trousselier, et à Blois, il arrive avec sept minutes de retard sur les premiers, que notre excellente automobile nous permet de rattraper bien vite.

Beaugency: et les deux coureurs de tête, Cadolle et Cornet continuent, d'un rythme souple et mesuré, leur formidable tâche; on ne dirait pas à les voir que ces deux hommes pédalent déjà depuis douze heures; qu'une nuit tout entière, en dépit des embûches de la route, ils ont parcouru près de quatre cent cinquante kilomètres.

Vers Orléans, en dépit du pavé mouillé et des rails de tramway, le peloton ne ralentit pas: les deux coureurs en hâte signent au contrôle et remontent en machine. A coups de guidon ils fendent la cohue, ils s'enfoncent dans la foule, un entraîneur roule sur un chien, un autre voile sa roue dans un trottoir; mais déjà, l'entraîneur qui est tombé est remplacé par un autre qui descend de la voiture des suiveurs; celui qui a voilé sa roue a trouvé vite une autre machine. Nous n'avons pas le temps de nous attarder à Orléans, car Trousselier, qui a rattrapé presque son retard, signe une minute après les premiers. Et c'est lui que nous escortons Quel splendide effort! Sur les routes droites, il s'en va, à peine incliné, vers le nuage de poussière qu'on aperçoit là-bas, dans le lointain. Il est à douze cents mètres des premiers, il pousse davantage et, à chaque détour du chemin, à chaque côte, on a la sensation très exacte qu'il regagne le terrain perdu.

Mais on l'a aperçu là-bas, et le premier peloton semble s'enfuir au soleil qui tape. Trousselier active ses entraîneurs, crie pour qu'ils l'emmènent plus vite, s'énervant de n'être pas déjà derrière les premiers pour leur crier : « C'est moi! C'est moi! Ce n'était pas la peine d'en *mettre* tant que ça! » Et au bout d'une demi-heure, il les rejoint et tente de les lâcher.

Les dernières heures. Mais Cadolle et Cornet s'obstinent; il a beau risquer des démarrages, ils restent derrière lui; il a beau user de ruse, reprendre la queue du peloton pour repartir derrière un entraîneur rapide, à toute allure, les deux leaders déjouent tous les trucs, et Trousselier, qui ne veut pas s'user à ce petit jeu, reprend sagement l'allure mathématique du peloton.

A peine le contrôle de Dourdan est-il franchi que la lutte s'accentue.

Cadolle s'en va! Cornet a essayé de rester derrière lui; mais, tout à coup, il se relève, c'est fini, il est lâché! c'est là qu'il perd la course. Cornet, désemparé, navré, rage derrière ses entraîneurs impuissants.

Trousselier, un peu plus loin, jette sa machine dans l'herbe et se couche; Gougoltz descend de la voiture qui suit, se précipite vers lui, le relève de force et le relance sur la route...

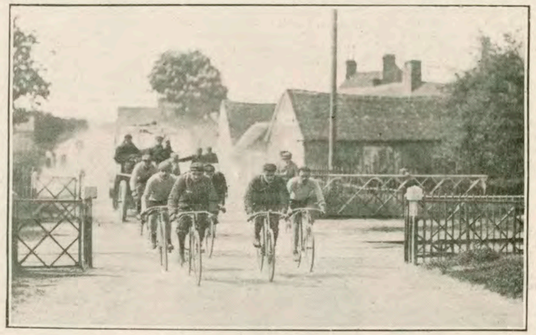
Et nous attendons les suivants : voici Georget, ravi de n'être pas plus loin des premiers, et, derrière lui, Aucouturier, qui ne décolère pas; il descend à toute allure vers l'amours, mais un groupe d'entraîneurs s'effondre et Aucouturier tombe pour la dixième fois. Cette fois, c'est bien la fin, Georget arrivera avant lui à Ville-d'Avray! Et, tout sanglant, le pauvre homme se relève, remonte en machine et reprend sa route, mélancoliquement, sans esquisser quelqu'inutile effort.

Notre voiture poursuit les premiers; à Versailles, nous rejoignons Trousselier.

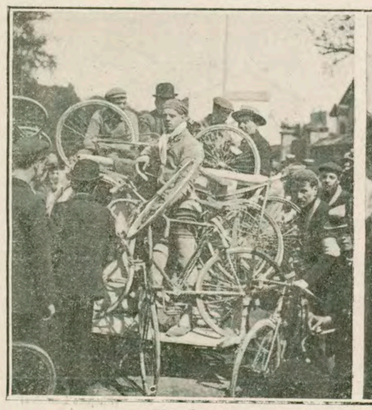
Quel drame! Rien ne pourra dire notre émoi, notre angoisse à voir ce grand garçon, les genoux en sang, l'épaule luxée, hurler de douleur en arrivant sur les pavés de la ville royale; il a jeté son vélo le long du trottoir et, la tête sous son bras, il pleure le long du mur d'une maison; Alibert, son soigneur, se précipite; Gougoltz le prend doucement : « Allons, Louis! allons, Louis! » et, comme un enfant malade, blessé et sanglant, il remonte en machine à côté de Decaup, qui l'entraîne, il ira jusqu'à Ville-d'Avray, jusqu'au Parc-des-Princes, jusqu'au bout!

Et cependant, Cadolle a déjà monté Picardie et passé le contrôle, il a gagné, étonnamment frais. Soigné admirablement par la maison Alcyon, dont il montait les machines, par Bourotte, qui avait organisé un service d'entraîneurs hors ligne, le vaillant petit coureur semblait à peine plus frais que Cornet, navré de n'être que second, et qui cependant, d'un beau geste, tendait la main au vainqueur.

ROBERT DIEUDONNÉ.



Le passage à niveau de Saint-Lyé après Orléans
Trousselier, qui file à toute allure à la poursuite des premiers, vient de passer à Orléans après avoir rattrapé une grande partie de son retard.



Une automobile d'entraîneurs
Cette photographie pittoresque représente l'arrière d'une automobile qui suivait les coureurs sur la route. On s'imagine la fatigue des hommes qui, depuis Bordeaux, voyageaient comme l'entraîneur que nous avons photographié.

Cornet après l'arrivée
Salué de quatre minutes par Cadolle, après une course superbe, Cornet, sur-entraîné peut-être, vient d'arriver au contrôle de Ville-d'Avray et avale un verre de soda qu'il a bien mérité.

L'arrivée de Trousselier
Victime de la malchance, sanglant de chutes multiples, le pauvre Trousselier, pleurant de douleur et de rage, arrive au dernier contrôle à quelques minutes des premiers.

Cadolle va signer à l'arrivée
Descendu de machine après 580 kilomètres, Cadolle passe son mouchoir sur son visage couvert de poussière avant d'aller donner au contrôle une dernière signature.

(Plaques Lumière)

(1) Voir le n° 400.

Published on 25 May 1906, Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte. Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays.

AUTOMOBILE

LE MOTEUR DE L'AVENIR

Les travaux récents de la physique moderne ont ouvert sur la mécanique future des vues insoupçonnables. Une des théories actuellement la plus en faveur est celle qu'on nomme «la *théorie cinétique*». Disons simplement ici qu'elle s'appuie sur trois hypothèses, à savoir :

1) Un gaz est composé de particules solides indestructibles ayant une masse et un volume constants;

2) Ces particules constituantes sont absolument élastiques;

3) Ces particules sont en mouvement perpétuel et, si ce n'est à de très petites distances, n'agissent en aucune façon les unes sur les autres, de sorte que leurs mouvements sont absolument libres, par conséquent rectilignes.

M. Lippmann vient de montrer que, dans l'hypothèse cinétique, il est possible de construire des mécanismes tels que l'on puisse avoir prise sur des mouvements moléculaires de manière à leur emprunter de la force vive. Les mécanismes de Lippmann ne sont pas, comme le dispositif célèbre imaginé autrefois par Maxwell, purement hypothétiques, ils ne supposent pas une cloison percée d'un trou impossible à forer dans une matière où les espaces intermoléculaires seraient plus grands que ce trou lui-même : ils ont des dimensions finies. Ainsi Lippman considère un vase, plein d'oxygène, à une température constante ; à l'intérieur du vase, on dispose un petit anneau de cuivre et l'on place le tout dans un champ magnétique. Les molécules d'oxygène sont magnétiques, en traversant l'intérieur de cet anneau et produisent en lui un courant induit.

A quand l'automobile munie d'un moteur ainsi conçu ?

C. Faroux

LES TRAVAUX SUR LE CIRCUIT

Les travaux de réfection du Circuit de la Sarthe sont entrés dans la période de pleine activité. De nombreuses équipes d'ouvriers travaillent sans relâche pour faire de la route une piste idéale sur

La construction de la passerelle de Saint-Calais.

laquelle les plus grandes vitesses seront possibles sans danger d'accident. Les virages sont habilement refaits. Des passerelles sont édifiées tout le long du chemin. Les organisateurs tiennent à ce que sur le circuit ait lieu la plus belle course qui ait été donnée de voir jusqu'à ce jour.

LES YACHTS MODERN STYLE

Tous les yachts possèdent à l'heure actuelle des phonographes pour distraire les moments de lassitude et d'ennui. Chaque dimanche et parfois le soir, les propriétaires font entendre à leur équipage des morceaux entraînants et des valses langoureuses.

Mais un Anglais a trouvé mieux, voulant concilier l'utile et l'agréable. Le dimanche il fait venir ses matelots et ses mousses sur le pont. Groupés devant le cornet d'un gigantesque appareil, ils écoutent des sermons que débitent de pieux rouleaux enregistreurs et une fois leurs devoirs religieux accomplis ils quittent leur pieuse attitude pour entendre les airs en vogue.

CYCLISME

LA VISITE PRÉSIDENTIELLE

Sauf événement imprévu, le sport cycliste français va recevoir le 17 juin la consécration qui lui était due depuis longtemps déjà : M. Fallières, président de la République Française, assistera en personne à la réunion finale du Grand Prix Cycliste de Paris. Je sais bien qu'il y a déjà un précédent puisque M. Félix Faure honora de sa présence le Grand Prix de 1896 gagné par Morin.

Mais depuis, il semblait qu'un mot d'ordre eût été donné en haut lieu pour que cet hommage rendu à l'importance d'un sport qui compte en France des milliers et des milliers d'adeptes restât sans lendemain. C'est ainsi que M. Loubet demeura sept ans à l'Elysée sans jamais daigner répondre à l'invitation annuelle des organisateurs du Grand Prix que par de banales excuses ou la délégation à Vincennes de quelque vague officier d'ordonnance. Il a fallu l'avènement de M. Fallières, mieux éclairé ou tout simplement mieux conseillé sur l'importance de l'événement auquel on le conviait pour que l'injustifiable ostracisme soit à la veille d'être levé.

L'histoire comporte une morale. Elle prouve qu'en dépit des progrès énormes réalisés chez nous par l'idée sportive, et malgré ses développements incessants, la cause est bien loin encore d'être gagnée.

Victor Breyer

KRAMER A BORDEAUX

Le 10 mai, Kramer s'est rencontré à Bordeaux avec Friol dans un match en deux manches. Le Yankee ayant enfin retrouvé sa splendide forme a vaincu son rapide adversaire. Un tandem était chargé de mener le train jusqu'à la cloche. Ceci désavantageait Friol qui trouvait moins facilement le moyen de placer son démarrage. Dans la première manche il ne

Le tour d'honneur de Kramer à Bordeaux le 10 mai.

put mieux faire que de finir à 3/4 de longueur de Kramer. Kramer triompha encore dans la seconde manche, battant Friol d'une longueur.

LE CIRCUIT DU GARD

C'est par une journée admirable qu'a été couru le 13 mai l'épreuve du circuit du Gard. Le départ a été donné à Nîmes à 8 h. du matin. 44 coureurs se présen-

Les concurrents du circuit du Gard.

tèrent au poteau Le parcours était de 177 kilomètres. L'arrivée des coureurs eut lieu au milieu d'une assistance considérable. Le vainqueur fut Guiraud.

RÉSULTATS TECHNIQUES

HIPPISME

Dimanche 13 mai.

Longchamp. — *Prix Lupin* (2 100 m.) : 1. Maintenon, à M. W.-K. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Flying Star; 3. Caramel (11 partants).

Prix du Lac (2.100) : 1. Jack O'Lantern, à M. J. de Brémond; 2. Priam; 3. Ecots (13 partants).

Mardi 15 mai.

Saint-Ouen. — *Prix Verdi* (steeple, handicap, 4.100 m.) : 1. Matsouyé, à M. Marino Clado (Parfrement); 2. Vanikoro ; 3. Tara (16 partants).

Jeudi 17 mai.

Longchamp. — *Prix des Acacias* (2.400 m.) : 1. Le Prodigue, à M. Pfizer (Nash Turner); 2. Procope; 3. Saïtapharnès (6 partants).

CYCLISME

12 et 13 mai.

Bordeaux-Paris. — 1. Cadolle, en 19 h. 26 m. 35 s.; 2. Cornet; 3. Trousselier; 4. Georget; 5. Aucouturier; 6. Hesnault.

Dimanche 13 mai.

Vélodrome du Parc des Princes. — *Scratch* : 1. Schilling, 2. Dœrflinger; 3. Thuau.

20 kilomètres : 1. Lorgeou, en 14 m. 40 s. (record); 2. Simar; 3. Moran; 4. Dussot.

Jeudi 17 mai.

Challenge interscolaires. — 1. Texier (Pigier). Classement par équipes : 1. Ecole d'électricité (27 points); 2. Janson de Sailly (30 points); 3. Duvignau de Lanneau (31 points).

ATHLÉTISME

Dimanche 13 mai.

Montrouge contre Bordeaux. — Montrouge gagne le match par 9 victoires à 1.

Jeudi 17 mai.

Fête du Lycée Michelet. — *1 500 m.* : 1. Chavez; 2. Daubin; 3. Dumont.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobile

Comte de Bosredont. — Les *Perfectionnements automobiles* ont été édités par M. Mortimer Megret lui-même. Adressez-vous à lui, 101, avenue Henri-Martin.

Louis Havoux. — Votre idée n'est pas mauvaise, mais il s'agit d'une matière trop technique. Elle ne saurait plaire à nos lecteurs.

Cyclisme.

Un cycliste Lyonnais. — Le record appartient à Garin qui couvrit la distance en 18 h 47 m. 20 s.

J. Bonnard. — Il ne court plus depuis sa disqualification à la suite de son refus de courir le match qu'il avait conclu avec Kramer. Il s'est retiré dans sa patrie.

Athlétisme

A. Marly, président du Stade Bordelais. — Nous réparons l'oubli de notre collaborateur en publiant votre lettre : « Comme succès remportés en *course à pied* aux Jeux Olympiques par les athlètes français vous citez la place de 4e de Bellin du Coteau et celle de 8e de Roffi ; vous avez oublié la place de 4e obtenue par Molinié du Stade Bordelais dans le 110 m. haies. C'est une place très honorable et qui mérite d'être mentionnée au même titre que celle du Coteau ».

J. G. Blois. — Je ne doute pas de votre performance quoiqu'elle m'étonne. Mais nous ne pouvons la relater puisqu'elle n'a pas été chronométrée.

Hippisme.

Un client assidu. — Winkfield's Pride fait la monte. Il a été acheté par le comte Gérard de Ganay.

E. Brasseur fils — Douches sur les mollets. Massage. Application de pommade d'iodure de mercure au 1/8 à trois ou quatre jours d'intervalle. Ne pas interrompre le travail.

ATHLÉTISME

LE PRIX DESGRANGE

C'est une excellente idée qu'a eue M. Desgrange de confier à l'*Académie des Sports* l'organisation d'un prix de 500 francs, destiné au corps de troupe dont le chef aura le plus favorisé le mouvement athlétique de son régiment. Elle s'exprime sous une forme heureuse, puisque cette somme sera employée à l'achat de jeux et accessoires sportifs destinés au régiment primé. C'est là du bel amateurisme, où l'effort doit trouver sa récompense dans un encouragement à mieux faire encore.

C'est également un ingénieux moyen de propagande. Les loteries et les concours nous font faire de grandes choses. Et on peut espérer que cette compétition sera fructueuse, en excitant vivement l'émulation des chefs de corps. Il en est encore, il faut bien le dire, qui ne comprendront pas, soit qu'ils demeurent résolument hostiles à ce genre de délassement, soit qu'ils n'en sentent point la nécessité. Mais ils se font plus rares de jour en jour ; et si le prix Desgrange contribue à en diminuer encore le nombre, il aura déjà un suffisant résultat.

Le règlement du prix invite les chefs de corps qui croiraient avoir quelque droit à cette récompense, à envoyer leur lettre de candidature au secrétariat de l'*Académie des Sports*, 6, place de la Concorde. Par une attention délicate, il invite également les officiers, sous-officiers et soldats à signaler les chefs dont la modestie répugnerait à cette formalité. Une commission de trois membres établira un rapport à la suite duquel l'*Académie* décernera le prix.

La tendance s'établit de considérer les officiers, en temps de paix, comme des éducateurs civiques des hommes qui leur sont confiés. Il nous est agréable de constater que c'est par l'athlétisme qu'on commence cette éducation qui doit être générale. Il faut applaudir à tout ce qui peut la favoriser, car les régiments ne disposent pas encore à cet effet de grandes ressources pécuniaires.

Et maintenant quel est l'homme avisé qui fondera un prix analogue pour encourager les proviseurs de nos lycées à songer un peu plus à cette éducation physique qu'ils ont, eux aussi, le devoir de diriger ?

Fernand Bidault

SPORT OU CULOTTE ?

Il est vraiment décevant de constater à quels enfantillages se livrent nos athlètes. Dimanche dernier se disputait le challenge du mille dans lequel devaient se rencontrer notamment le Racing-Club et la Société de Montrouge. Les équipes étaient sur le terrain, on allait commencer, lorsque, ô terreur ! les Montrougiens constatent avec effroi que de Fleurac vient de commettre une faute atroce. Laquelle grands dieux ?? Il portait une culotte blanche ! Aussitôt, les membres de la S. A. M. refusent de partir si leur rival garde ce vêtement. De Fleurac ne veut pas céder. Discussions, protestations, injures, etc..., etc... Enfin de Fleurac se retire et va mettre une culotte noire, mais quand il revient, il s'aperçoit que les Montrougiens se sont en allés. Et voilà comment les membres de la S. A. M. ont su éviter la défaite dans le challenge du mille.

Bien sportif, n'est-ce pas?

Nous pouvons fournir à nos lecteurs la collection brochée de la *Vie au Grand Air*, qui contient dans ses huit volumes l'histoire complète et illustrée du sport dans ces huit dernières années.

Nous livrons ces collections brochées au prix de 50 francs l'année 1898, extrêmement rare — de 18 francs jusqu'en 1904 inclus — et 24 francs pour 1905.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le port.

HIPPISME

FIN DE SAISON

La saison des courses de chevaux qui se disputent sur les hippodromes parisiens commence à s'avancer. Elle sera sous peu terminée. Le Prix de Diane, le Prix du Jockey-Club, le Grand-Prix de Paris sont les dernières grandes épreuves qui permettent aux connaisseurs de juger la qualité des produits de la génération nouvelle et de désigner les cracks de l'année. Puis ces mêmes produits s'en iront en province, à Lyon, Vichy, Caen, Deauville, Dieppe charmer les loisirs des sportsmen. Quelques cracks se risqueront à l'étranger où ils tenteront de disputer les épreuves classiques, en Angleterre, en Belgique, en Autriche, en Allemagne et où souvent ils réussissent à faire triompher des couleurs françaises.

Mais l'intérêt se trouve diminué par la distance et telle victoire d'un favori à Epsom, ou même à Deauville semble avoir moins de retentissement auprès du public parisien qui lui, ne se déplace pas.

Fidèle à ses habitudes, il ne l'est pas moins à ses favoris, mais il attend pour les fêter qu'ils soient revenus dans les endroits où il aime à les retrouver et il paraît ne les apprécier qu'au paddock d'Auteuil ou de Longchamp.

P. M.

LES MARÉCHAUX-FERRANTS EN TURQUIE

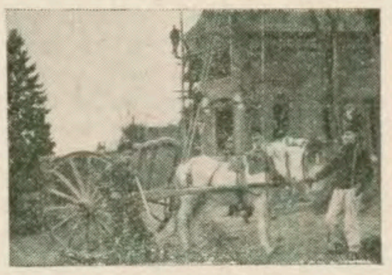
En Turquie, les maréchaux-ferrants ne disposent pas encore d'un matériel excellent. Ils sont réduits à aller dans les champs où les paysans leur amènent les bêtes.

Villageois ferrant un bœuf

Se servant d'outils très rudimentaires, ils opèrent avec un art plutôt fruste, mais qui suffit à contenter les Turcs. Dire que le contentement de ceux-ci fait la joie des animaux ainsi martyrisés serait peut-être exagéré.

UN PHÉNOMÈNE HIPPIQUE

A Ivry-la-Bataille on rencontre chaque jour un brave cheval qui traîne un chariot avec une douce sérénité. Le passant remarque sans doute que ce quadrupède n'a pas l'air d'appartenir à la prime jeunesse. Mais il ignore qu'il se trouve en présence d'un phénomène



Le plus vieux cheval du monde.

et que la bête en question est âgée de... 42 ans ! 42 ans ? c'est le plus vieux cheval du monde. Il est depuis douze ans au service de la maison Loseray et Berthélemy, accomplissant son ouvrage avec une fidélité de vieux domestique blanchi sous le harnais, c'est le cas de le dire.

A l'âge de 17 ans, un acheteur le refusa prétendant qu'il était trop vieux et qu'il n'en avait plus que pour quelques jours à vivre !!

LE MATCH ROWING-MARNE

Par EDMOND MAGNEZ

Le match Rowing-Marne dont l'intérêt est aussi grand que celui que provoque la rencontre Oxford-Cambridge en Angleterre, se disputera dimanche prochain dans le bassin de Billancourt à Suresnes.

L'équipe du Rowing-Club de Paris

Hoveman, Paul, Régnéra, Pichard, Chaduc, Renard, Delsuc, Hervez, barreur O. Bouttemy.

Si le match à huit rameurs qui se dispute depuis vingt-quatre ans entre le Rowing-Club de Paris et la Société Nautique de la Marne ne soulève pas à Paris un enthousiasme comparable à l'exaltation manifestée par nos voisins d'outre-Manche pour le match Oxford-Cambridge, il n'en faudrait pas conclure trop vite que le nôtre ne saurait soutenir la comparaison, tant au point de vue spectacle qu'au point de vue sportif. Du reste, on semble de plus en plus lui rendre justice. Chaque année la foule se fait plus grande autour de cette épreuve classique de l'aviron, et l'esprit sportif français se développant toujours davantage il n'est pas douteux que son succès déjà très grand aille toujours croissant.

Il ne manque rien d'ailleurs au match Rowing-Marne pour intéresser le monde sportif et même le grand public. Les hommes qui composent les équipes sont toujours d'excellents athlètes ayant subi un entraînement suivi et des plus sévères.

Evidemment, on ne saurait prétendre que l'entraînement de nos rameurs présente toutes les qualités de celui des rameurs anglais; mais il faut tenir compte que les jeunes gens qui pratiquent l'aviron en France ne disposent pas de leur temps comme leurs camarades des bords de la Tamise. On ne pourrait pas dire non plus qu'au Rowing-Club et à la Société Nautique de la Marne on dispose d'un choix de champions qui puisse égaler le choix offert par les Universités d'Oxford et de Cambridge. Mais, ces réserves faites, on peut affirmer que les équipes en ligne le jour du match parisien sont de très grande valeur et que nombre de fois elles auraient pu se mesurer sans crainte contre les équipes du grand match anglais.

Différences entre nos équipes et celles d'Angleterre. Le régime suivi par nos rameurs ne peut, en raison de leurs occupations diverses, être aussi rigoureux que le régime imposé aux Cantabs et aux Oxonians. L'entraînement au Rowing comme à la Marne en vue du match est toutefois très rigoureux et fait l'objet de soins tout particuliers.

Dès l'hiver, les capitaines d'entraînement se préoccupent de trouver les hommes qui entreront dans les équipes, et comme ces équipes doivent comprendre au moins quatre rameurs juniors ceux-ci subissent un travail très consciencieux.

Au Rowing-Club, c'est au dévoué Vichy qu'incombe la charge de rechercher et de trouver les quatre oiseaux rares qui, entourés de quatre champions aguerris, compléteront le huit chargé de défendre le vieux pavillon bleu et rouge.

L'équipe de la Société nautique de la Marne.

Berthelot, Germain, Bellen, Devaux, Steinl, Goudchaux, Gescher, Desolneux, barreur Thivans.

A la Marne, c'est Cocuet, non moins dévoué, qui fait un tri soigné parmi les rameurs dressés par ses soins.

On peut se fier à ces deux maîtres de l'aviron. Leur choix ne peut être que bon, très bon.

Sous leur habile direction, l'entraînement a lieu chaque soir: à Courbevoie, pour le Rowing-Club, à Joinville-le-Pont pour la S. N. de la Marne.

Dès le mois de mars, les hommes travaillent en yole de mer, tantôt à deux, tantôt à quatre, le plus souvent à huit. A la barre, le capitaine. Pour commencer, la nage est lente afin que les erreurs de style puissent facilement se rectifier. En même temps le capitaine juge si tel ou tel rameur doit être changé de bordée, ou même remplacé. Une longue sortie est souvent faite pour donner l'ensemble.

Lorsque cet ensemble et l'uniformité du coup d'aviron paraissent acquis, les rameurs montent alors l'outtrigger de course.

Le capitaine, soit à bicyclette, soit en bateau, suit l'entraînement et prodigue encore ses conseils. A la fin de l'exercice, il réunit les hommes et leur explique ce qu'il faut faire pour éviter le retour de telle ou telle faute. Enfin le jour de la course il indique la meilleure tactique à adopter, et souvent ce conseil suprême a décidé de la victoire.

Nous aurons dimanche prochain une rencontre qui promet une lutte superbe. Des deux côtés, l'entraînement a été très sérieusement suivi, les équipes sont bien préparées, et leur dernière semaine d'entraînement aura pour théâtre le parcours même de l'épreuve, les 6 kilom. de Billancourt à Suresnes. Toutes deux connaîtront donc parfaitement le bassin et les barreurs sauront prendre le chemin le plus court. Les tireveille sont du reste confiés à des hommes connaissant admirablement leur affaire puisqu'ils s'appellent Thivans pour la Marne et Bouttemy pour le Rowing-Club.

Voici la composition des équipes :

Société Nautique de la Marne : Chef de nage, A. Berthelot, senior; 2. H. Germain, senior; 3. J Bellen, junior; 4. L. Devaux, junior; 5. A. Steinl, junior; 6. L. Goudchaux, junior; 7. B. Gescher, junior; 8. G. Desolneux, senior.

Rowing-Club de Paris : Chef de nage, J. Hoveman, senior; 2. G. Richard, senior; 3. P. Regnera, senior; 4. R. Paul, senior; 5. P. Chaduc, junior; 6. V. Renard, junior; 7. F. Delsuc, junior; 8. A. Hervez, junior.

D'une façon générale, les hommes du Rowing semblent plus forts; ils sont plus lourds, ce qui constitue un avantage, surtout si l'eau est agitée. A la Marne, on est plein de confiance. L'équipe est très homogène et fort bien entraînée. C'est elle d'ailleurs qui est favorite.

EDMOND MAGNEZ.

L'EXPOSITION CANINE DE PARIS

Toutes les races de chiens sont représentées ⁂ Le nouveau matériel d'exposition est très apprécié des exposants ⁂ Les juges ont eu une tâche difficile. ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

La Société centrale pour l'amélioration des races de chiens en France, vient de donner sur la terrasse de l'Orangerie sa 36e exposition canine. Malgré le nombre toujours croissant d'intéressantes expositions canines en province, l'exposition canine de Paris tient toujours la première place tant par la quantité que par la qualité des chiens exposés. Et, cela se comprend, les exposants après avoir été lauréats en province viennent chercher à Paris la consécration de leur mérite.

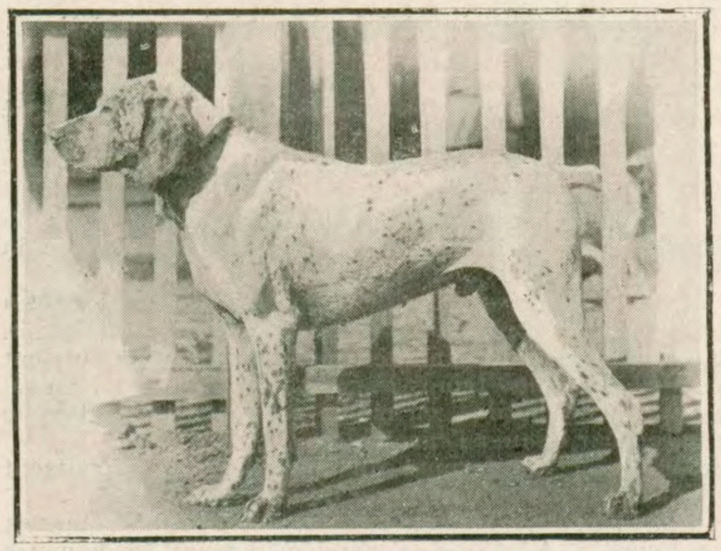
Certainement si au lieu de durer huit jours, l'exposition durait seulement quatre jours, le nombre des chiens exposés, qui est de 1,500 environ, doublerait peut-être, mais les visiteurs ne manqueraient pas de se plaindre, et comme il y a foule pendant huit jours, que serait-ce pendant quatre jours !

Cette année, la Société centrale canine a inauguré un matériel complètement neuf, et ce matériel tout en fer est très pratique, le fer est de beaucoup plus facile à désinfecter que le bois, et par conséquent les craintes d'épidémies ou de maladies sont très diminuées sinon annulées. Rien n'a été négligé pour les exposés comme pour les visiteurs, et l'installation de cette année fait le plus grand honneur au secrétaire de la Société, M. F. Boutroue.

Ce qu'il y a de remarquable à l'Exposition canine de Paris, c'est que toutes les races de chiens y sont représentées, depuis l'imposant chien des Pyrénées au mignon fox terrier. Et je ne crois pas que le fait se produise souvent dans une exposition même à l'étranger. A Milan, récemment, à Bruxelles, à Zurich, à Londres, à Berlin il y a autant de « classes » qu'à Paris mais nombreuses sont les classes qui ne réunissent aucun engagement; tandis qu'à Paris, non seulement toutes les variétés de chiens français ou anglais figurent sur les bancs, mais même des chiens de berger belges, des braques allemands, des épagneuls de Pékin, des dürgs d'Australie, des chou-chous d'Extrême-Orient, même des chiens de Laponie !

Les prix et les mentions que décerne chaque année la Société centrale pour l'amélioration des races canines sont nombreux, les uns sont en espèces, les autres consistent en médailles, objets d'art et diplômes. La tâche des juges est toujours extrêmement délicate, tout d'abord dans certaines classes, je citerai entre autres celles des setters, des bouledogues français, des fox-terriers, le nombre des engagements était si élevé que les juges ont dû remettre au lendemain la suite de leurs opérations. Lorsque — si connaisseur que l'on soit — une centaine de chiens d'une même race vous défilent devant les yeux dans l'espace d'une journée, on a la vue brouillée, les types se confondent, et cependant il y a en général très peu de réclamations contre les jugements portés. Ah ! certes il arrive que juge et exposant ne sont pas toujours du même avis au point de vue du type d'un animal, malgré que les clubs spéciaux qui se sont donné la mission de fixer un type aient établi une échelle de points. C'est que l'amateur qui élève et qui expose a toujours une tendance à trouver ses élèves parfaits, il arrive à se persuader que « son type » doit être le type absolument exact, et parfois il se trompe.

Lot de braques Dupuy, à M. André Servant
Radium de Mirebeau (1er Prix et Prix du Championnat), Midas de Mirebeau et Gyrsa de Mirebeau.



Roi d'Ys, braque du Bourbonnais, à M. Yvés
1er Prix et Prix du Championnat.

Chaque année les meutes sont nombreuses et belles à l'Exposition canine de Paris. La Société de Vénerie, qui est une des filiales de la Société Centrale, donne pour chaque exposition des prix importants qui dédommagent les veneurs d'un déplacement toujours coûteux: de plus les chiens courants de grand et de petit équipage, ne séjournent que quatre jours sur la Terrasse des Tuileries, ce qui est un avantage.

Deux classes, — pointers et setters — au dire des juges, cependant très difficiles — étaient merveilleuses. Jamais on ne vit dans une exposition continentale une aussi complète collection de setters anglais, ayant tous une origine très fashionable; quant aux pointers, ils ont également beaucoup gagné depuis quelques années, et nous avons en France des chenils d'amateurs qui rivalisent avec les plus célèbres chenils de l'étranger.

La classe était moins nombreuse que les années précédentes; il y eut parmi les amateurs un peu de... flottement, à cause d'un changement de règlement qui n'a pas été du goût de tous les éleveurs. Néanmoins la classe était assez complète.

Si des amateurs se spécialisent dans l'élevage du chien d'arrêt anglais, nombreux sont néanmoins les fervents du chien d'arrêt français. Il nous faut placer hors de pair la classe des griffons d'arret à poil dur, grâce au Club qui s'occupe de l'amélioration de cette race, les amateurs deviennent d'année en année plus nombreux.

L'éducation canine en France. Bien que ce soit la 36e exposition canine organisée par la Société centrale, bien que trente ou quarante expositions aient eu lieu en province, l'éducation sportive canine des Français est loin d'être à son apogée! Mais le nombre des amateurs sérieux augmente chaque année, et bientôt — comme cela s'est produit dans l'élevage hippique — les étrangers viendront chercher chez nous leurs étalons et leurs lices même des races étrangères.

PAUL MEGNIN.

Lot de fox-terriers à poil dur, équipage de MM. Lucand et Vaucher
Les fox-terriers de MM. Lucand et Vaucher, qui avaient déjà remporté les premiers prix à l'exposition canine de Lyon, ont également remporté les premières récompenses à l'exposition canine de Paris.

AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. *Nos abonnés ont droit à une prime magnifique consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers.*
2. *L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs.*
3. *Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.*
4. *Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix.*
5. *Les numéros de la* Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Laffite et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

LE PREMIER DERBY

Par JACQUES BOULENGER

Le premier Derby français, couru en 1836, fut loin d'avoir l'importance qu'acquit plus tard la grande épreuve classique. Il disparut presque au milieu des autres courses figurant au programme de la journée

Si les « fashionables » et les « lions » qui se rendirent, il y a soixante-dix ans, au Derby de Chantilly pouvaient revivre en 1906, ils ne reconnaîtraient guère leur champ de courses. En 1836, la piste, bien plus petite, était à peine délimitée par des cordes. Une modeste baraque en planches tenait lieu des confortables tribunes d'aujourd'hui. Sur la pelouse même, des cavaliers galopaient à la suite des pur-sang. Et les spectateurs étaient bien moins nombreux : c'est que quelques élégants étaient seuls alors à se passionner pour les courses, et le public se moquait ferme du petit groupe de « dandys » qui prônaient les « coursiers d'Albion » et venaient de fonder, sous la présidence de lord Seymour, le Jockey-Club et la Société d'Encouragement.

Puis c'était tout un voyage que de se rendre à Chantilly, à cette époque où les chemins de fer n'existaient pas. Si quelques nuages paraissaient au ciel, les dames hésitaient à s'aventurer sur la route, fût-ce dans le meilleur des « landows » ou dans la plus confortable des « briskas ». C'est que la perspective de dix lieues à couvrir sous la pluie n'a jamais passé pour bien réjouissante !

Le premier Derby (1836)

Les concurrents viennent d'entrer sur la piste et défilent devant la tribune d'honneur où ont pris place les princes royaux.

Aussi, malgré la présence des princes royaux, le premier Derby n'eut-il que peu de spectateurs. Le ciel gris et le temps menaçant avaient effrayé les belles dames, et quelques rares « merveilleuses » s'étaient seules risquées à faire le voyage : encore celles-là tremblaient-elles pour leurs chapeaux de paille d'Italie et pour leurs fragiles robes de mousseline ou de jaconas. En revanche, le Jockey-Club était là au grand complet, entouré de tout ce qui à Paris tenait à passer pour véritablement élégant et « Buckingham », comme on disait.

Pincés dans leurs fracs arrondis sur la hanche et dans leurs redingotes couleur bronze doré, vert thé, pomme de chêne ou « lord Howard », le cou perdu dans leurs immenses cravates de soie, la jambe moulée dans leurs pantalons « trois quarts collants mille joncs » à raies noires et grises, vertes et noires — les « fashionables » font aux dames les honneurs de la baraque qui sert de tribune. Les plus passionnés pour le sport sont à cheval sur le champ de courses. Ceux-la se croiraient déshonorés, s'ils portaient une cravache : ils tiennent à la main une petite canne ferrée, le « little stick », dernière mode récemment importée d'Angleterre, complément absolument indispensable de la toilette d'un dandy cavalier.

Les concurrents du Derby avaient à parcourir « un tour un quart, à commencer de la partie plate après les marronniers ». C'étaient Brougham, par Captain-Candid et Coral, appartenant au haras royal de Meudon ; Franck, par Rainbow et Verona, à lord Seymour; Icare, par Carbone et Félicia au même ; Nair, par Sylvio et Vesper, à M. Fasquel ; et Belida, par Tandem et Ténériff, à M. Aug. Lupin. « La plupart de ces jeunes animaux présentaient d'assez hautes qualités, une belle conformation, de la force, de la taille, des membres amples et musculeux, nous dit le *Journal des Haras* de 1836. Parmi ceux-là, on remarquait principalement Franck, l'un des descendants du célèbre Rainbow, et de nombreux paris étaient faits en sa faveur. » Ce fut en effet Franck, monté par Robinson, et portant cent livres, qui arriva premier, devant Brougham, Icare, Belida et Nair, portant le même poids, sauf la jument chargée de 97 livres. Le gagnant du premier Derby de Chantilly, obtenait 5,000 francs, plus 2,500 francs, montant des entrées.

Ce qu'il y a pour nous de plus étonnant, c'est qu'il recourut dans la course suivante, dont une coupe d'or offerte par M. de Rothschild, était le prix.

Cette fois, Franck dut baisser pavillon devant sa compagne d'écurie, Miss Annette, que ses succès avaient fait considérer comme à peu près invincible.

Aussitôt après les courses, tout ceux qui n'étaient point priés au dîner qu'offrit le Prince royal au château reprirent le chemin de Paris. En un instant, la route fut couverte de voitures qui se dépassaient à qui mieux mieux. Une foule de paris s'engagèrent sur la question de savoir quel serait le premier tilbury rendu à la barrière. « Il y avait un maître de poste qui vous offrait un lit quand vous lui demandiez des chevaux ; il y en avait un autre qui vous donnait une grosse fille de cuisine pour vous conduire faute de postillon ; il y avait mille cris joyeux, mille chansons à boire, mille folies, et tout cela égayé par la lune d'avril et accompagné des premiers chants du rossignol... »

Assurément le retour du Derby dut être plus gai en 1836 qu'il ne le fut en 1905 !

JACQUES BOULENGER.

Le départ

Le starter vient de baisser son drapeau, et les concurrents s'élancent, les jockeys bien droits en selle et les chevaux dans la position conventionnelle du galop adoptée par tous les peintres de l'époque.

Nous devons la communication de ces deux gravures très rares, et peut-être uniques, à l'obligeance de M. de Salverte.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB

Par SAINT-GEORGES

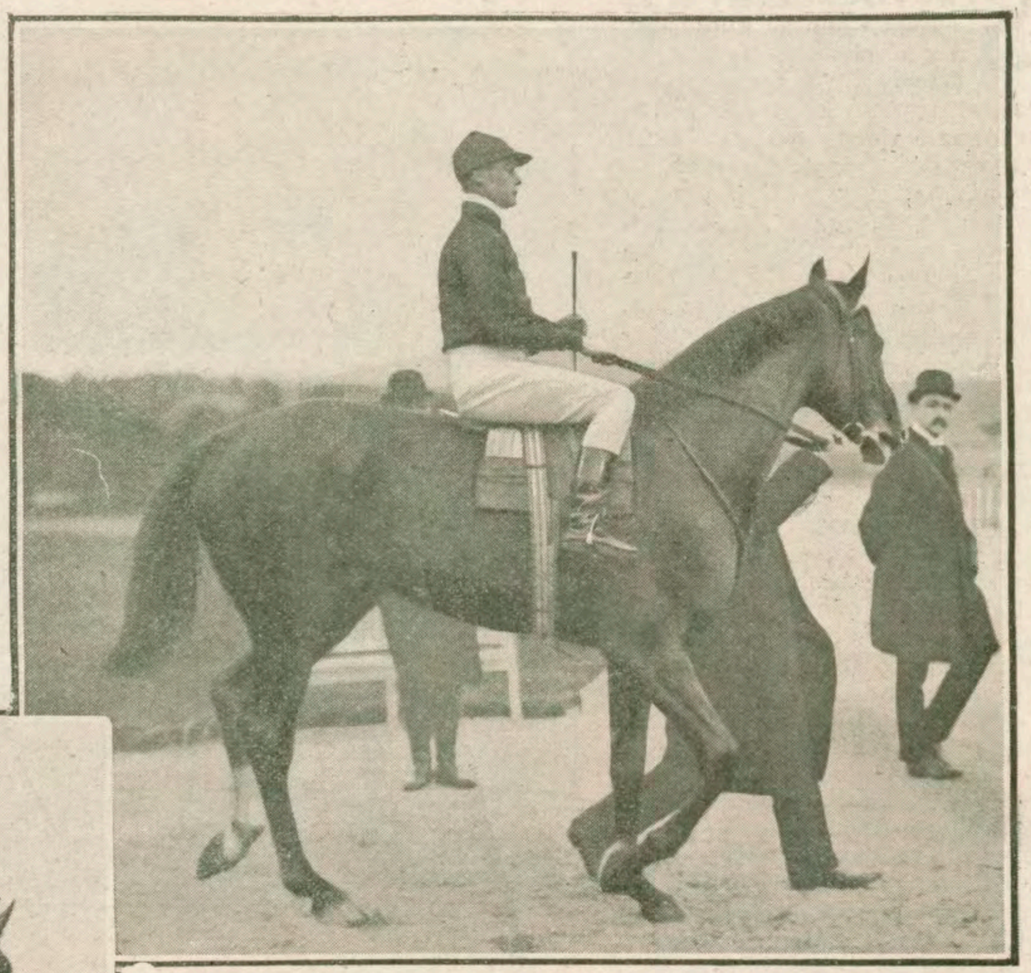
La grande épreuve classique de Chantilly se trouve être, cette année, des plus ouvertes. Notre collaborateur cherche à tirer des déductions des performances des concurrents, et conclut aux trois chevaux qui lui causent la plus favorable impression

JAMAIS prix du Jockey-Club ne fut attendu avec une plus grande impatience; c'est aussi, que jamais il ne fut plus ouvert, malgré les indications fournies par le prix Lupin. On ne peut certes pas dire que les concurrents de 1906 se soient battus à tour de rôle, puisque quelques-uns des principaux compétiteurs ne se sont pas rencontrés.

La première base d'appréciation, celle vers laquelle on s'est le plus souvent appuyé, a été le prix Delâtre, gagné par Montlieu, sur Pascal, Maintenon, Querido, Eider, Caramel, Gamaliel, etc. Nous avons vu ensuite tous les vaincus que nous venons de nommer, sauf Caramel, gagner leur course, sans affirmer, ni les uns ni les autres, une réelle supériorité ; toutefois, la régularité semblait être un signe favorable lorsque l'on éprouva des déconvenues.

Une des plus récentes est celle causée par Montlieu qui, après être resté sur sa victoire de Maisons, paraissait avoir parachevé sa préparation dans les meilleures conditions possibles en vue des grandes épreuves, lorsqu'il succombait dans la Poule d'Essai des Poulains, derrière Eider, Maintenon, Novio, qu'il avait devancés, dans un ordre différent, et Fellah, qu'il rencontrait pour la première fois. Le poulain de M. Vagliano ne pouvait rendre ensuite dix livres à Taïping, Chardonneret et Zig Zag sur le terrain et le parcours de sa première victoire.

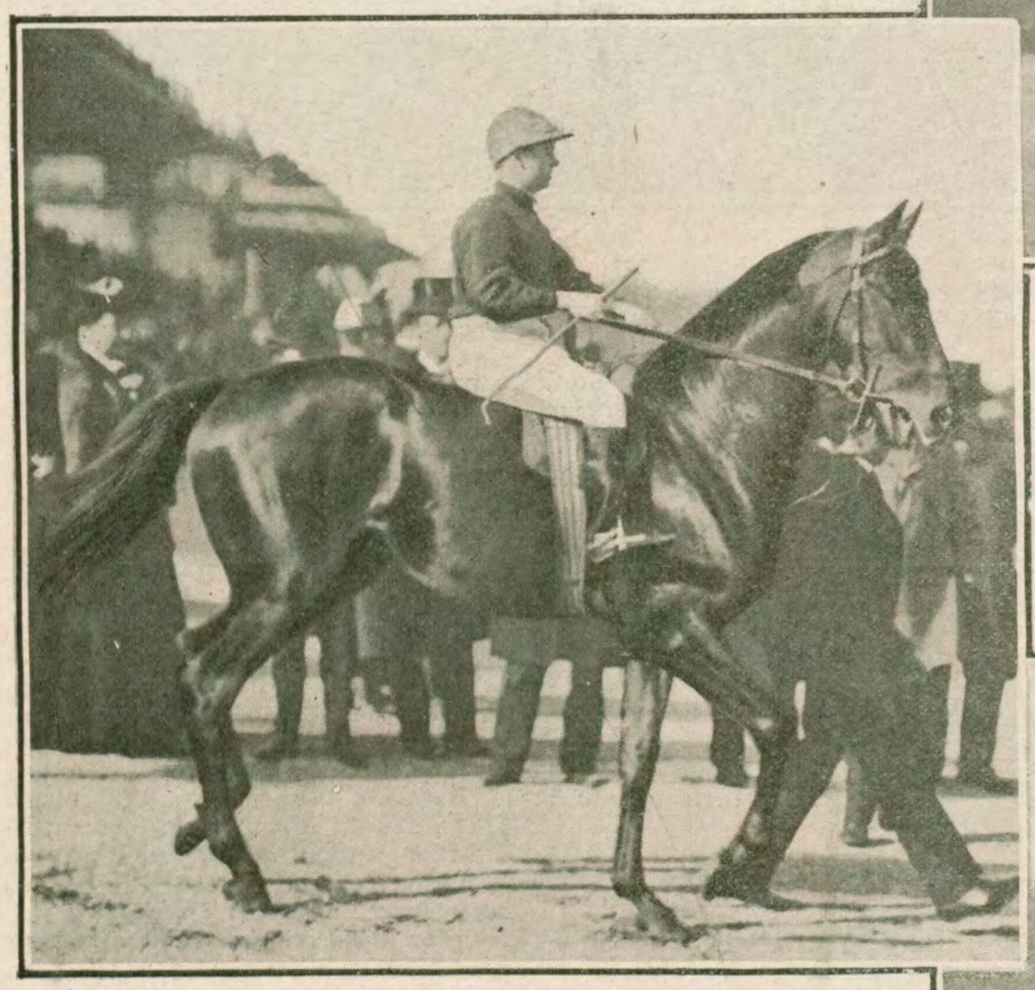
Tout ce que nous avons vu un instant, a paru prouver que le filon du prix Delâtre n'était pas le bon. Mais le prix Lupin a démontré



Ganelon II

Par Lauzun et la Jota, à M. de Moltke Hwitfeld, gagnant du Handicap Optional, du prix des Haras nationaux et du Grand Prix de Bruxelles, favori du Derby.

que Maintenon restait triomphant sur les ruines des alternatives et des suppositions les plus contraires. La défaite même, par Crillon, du fils du Sagittaire et Marcia, peut être imputable à une faute de tactique de Ransch qui en avait vraiment abusé. C'est en somme la bonne impression du prix Hocquart qui se trouve confirmée par cet animal tardif, sans cesse en progrès, grande machine lourde, commune, déplaisante, mais possédant un fort abattage soutenu par



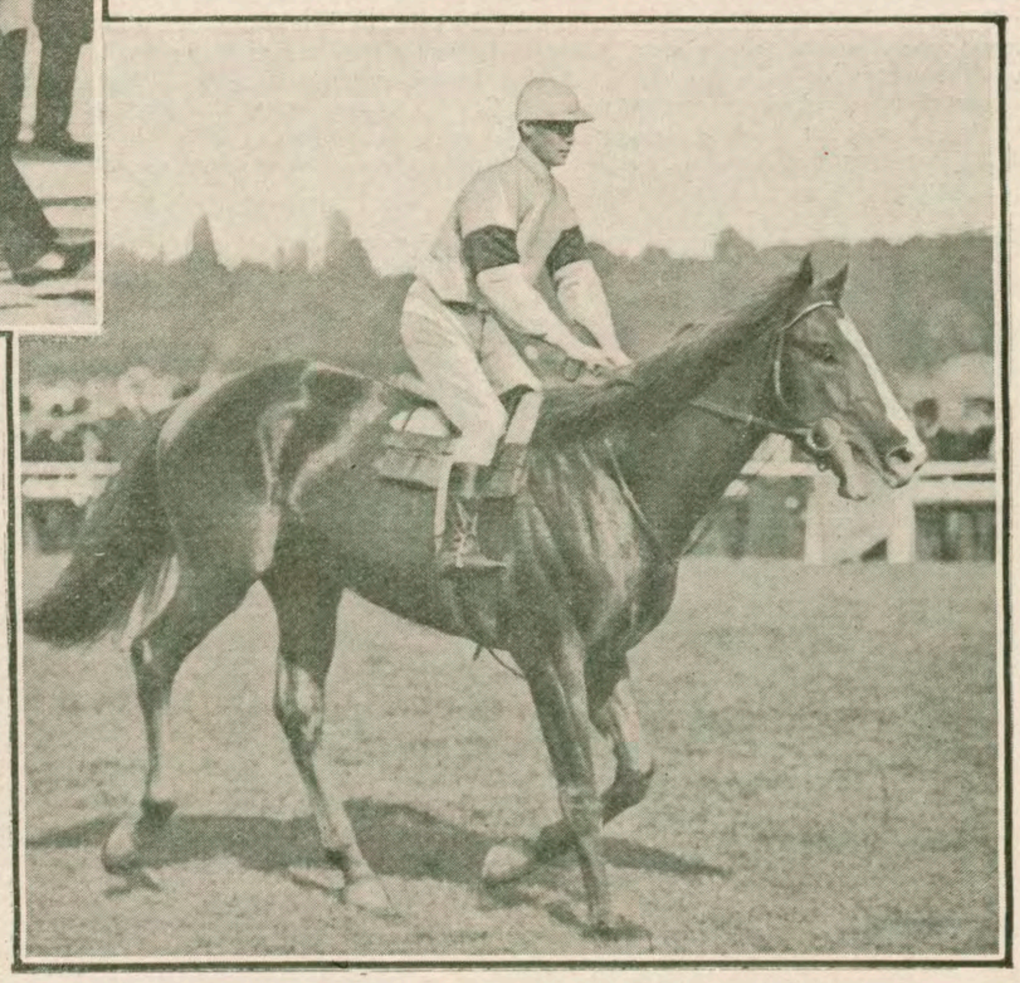
Fellah

Par Masqué et Framboise III, à M. Edmond Blanc, gagnant du prix Juigné.

un fond, ou tout au moins un demi-fond suffisant pour le porter jusqu'au poteau dans le Derby.

Le second du prix Delâtre, Pascal, a remporté peu après, sur 2,100 mètres, à Maisons, une plaisante victoire contre de nombreux concurrents. Outre que la place de second de Tyrol n'est pas une recommandation, Pascal n'a pu donner onze livres — sexe compris — à Syriaque, ce qui est excusable, mais il a essuyé une complète défaite de la part de Narvaez, et a fini non placé derrière Iturbe, Moulins-la-Marche, dont il recevait douze livres. Il était même derrière son précédent *runner-up*, Tyrol.

Tout autre est le cas de Querido, quatrième du prix Delâtre, dans lequel il avait débuté encore à court d'ouvrage. Après s'être présenté contre Prestige dans le prix Lagrange, où il faisait très bonne figure, en prenant la seconde place, précédant Procope qui gagnait depuis, Querido disputait au Bois le prix Noailles, avec la grande confiance de son écurie. Il y battait Caramel et Hymer. Longtemps, le fils de Son O'Mine et Quay Side sembla devoir l'emporter facilement; cependant, il marqua des hésitations inquiétantes, quitta sa ligne, lâcha son mors et le reprit; bref, son indécision à courir au poteau fut si grande, malgré le tact de Reiff, que Caramel qui courait assez vert ne succomba que d'une encolure. Selon les uns, la victoire fut très aisée; selon les autres, elle ne le fut pas. Notre humble avis est que Querido a montré plus de caractère que d'épuisement. Cependant, il faut noter que c'est un fils de



Maintenon

Par le Sagittaire et Marcia, à M. W. K. Vanderbilt, gagnant du prix Lupin.

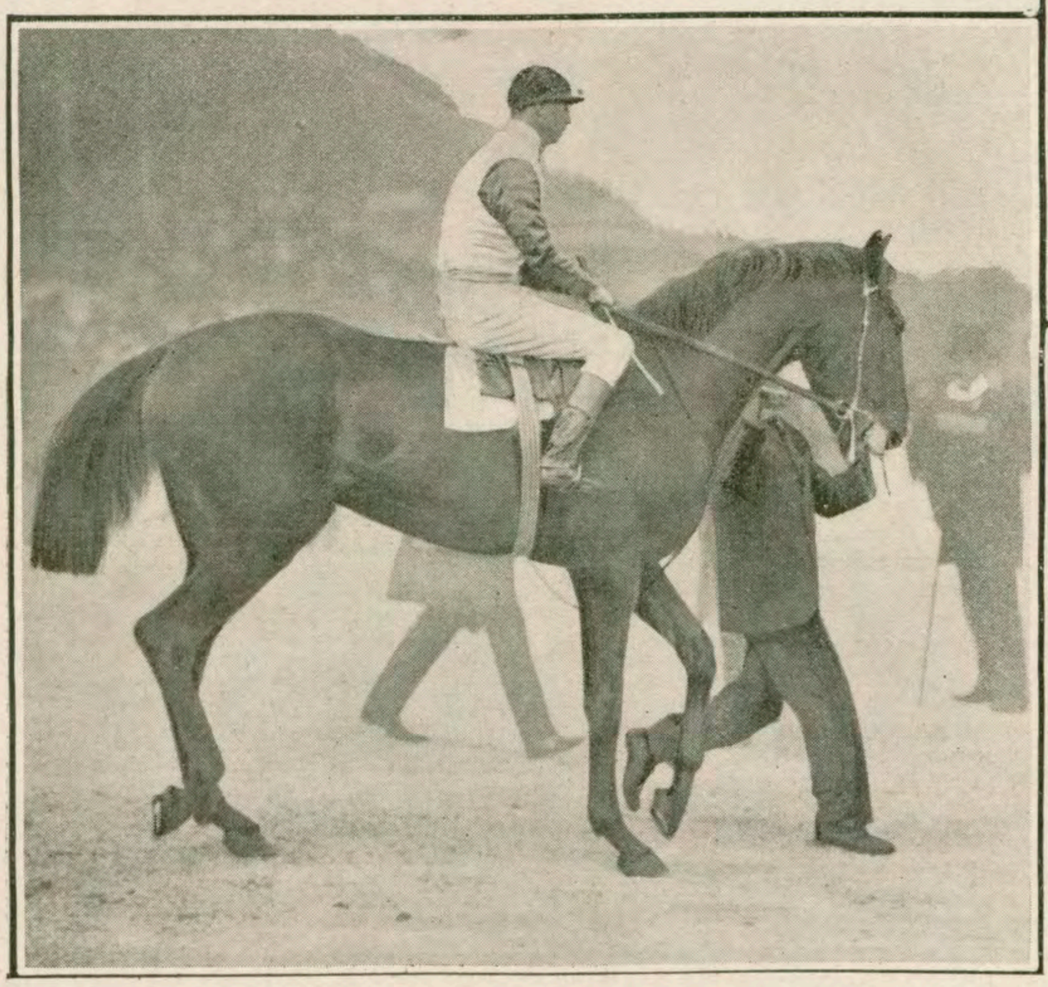
Querido
Par Son O'Mine et Quai Side, a MM. Caillaut, gagnant du prix de Noailles.

Hérode était également battu par Eider dans le Greffulhe. Il y a donc à supposer que le fils de Saint-Bris et Eilenroc — laquelle n'avait pas de fond — est plus à son affaire sur les courtes distances, et que Maintenon arrivé second derrière lui dans la Poule d'Essai le précédera probablement sur une distance plus longue.

Résumé sur les concurrents du prix Delâtre.

Notre opinion est, en résumé, que Querido est avec Maintenon le meilleur cheval du prix Delâtre pour le Derby; nous n'en supposons pas moins que le vainqueur peut et doit sortir d'ailleurs, nous l'espérons même au sujet de Maintenon qui serait un bien vilain gagnant de Jockey-Club.

Eider nous amène sans transition brusque à Brisecœur et à Hérode II. Nous sommes beaucoup plus fixés sur le premier que sur le second. Hérode II a débuté à Deauville précédé d'une grande réputation. Un beau



Narvaez
Par Dolma Baghtché et la Rosalba, au comte de Pourtalès, gagnant du prix Stuart.

Son O'Mine et que cet étalon n'a jamais donné de produits ayant brillé vraiment par la tenue et le cœur. En général, leur meilleur temps est le temps de leurs débuts.

Cette réserve faite, que nous demandons de ne pas transformer en condamnation, Querido est un fort joli cheval; il sera parmi les plus remarqués du lot de notre Derby. Il portera de l'argent.

Caramel avait déjà été derrière Querido dans le prix Delâtre; on ne saurait prendre à la lettre la situation respective des battus. Il est néanmoins intéressant d'observer que la forme de Caramel s'est rapprochée de celle de Querido. Le cheval de M. Aumont est issu d'un croisement de fond. Simonian, avec les juments de Victot a donné des stayers, c'est presque dire des animaux tardifs; un fils de Claudia, qui descend de Trocadéro, doit avoir à gagner avec le temps. Il est à peu près certain que Caramel a encore à s'améliorer; ses progrès sont constants; il a fini fort dans le prix Lupin après être resté longtemps à l'arrière-garde. Sa chance est plus grande sur les 2,400 mètres de Chantilly, dans une épreuve sévère; nous craignons que le perçant ne lui fasse défaut.

Il nous reste à parler d'Eider pour épuiser la nomenclature des animaux du prix Delâtre entre lesquels nous avons quelques points d'estimation. Le cheval du duc de Gramont est un poulain alezan de bonne taille, long, un peu anguleux dans les hanches, possédant des lignes assez étendues, mais ne donnant pas l'impression d'être autre chose qu'un animal utile.

Après avoir, comme je l'ai dit, fini derrière Montlieu, Pascal, Maintenon et Querido, il a battu Arabie, Gamaliel et Glouglou II; puis, après avoir paru en bonne posture dans le prix Greffulhe, il a fléchi contre Brisecœur et Hérode II. Nous avons bien vu ensuite Eider gagner la Poule d'Essai sur 1,600 mètres, laissant loin derrière lui Hérode, mais il convient de remarquer qu'à 1,600 mètres,

Organiste
Par Jour de Fête et Libation, à M. de Brémond, gagnant du prix de Fontainebleau.

cheval issu de Flying Fox et de Héro — la si bonne jument du Comte de Fels — ne pouvait point passer inaperçu. On en avait offert un gros prix yearling, puis, dès les premières questions, il avait répondu d'une façon satisfaisante. Ses débuts ne furent pas heureux. Il s'embrouilla dans le déboulé et fut battu. Toutes ses courses, cette année-ci, nous prouvaient qu'il ne peut pas aller vite; toutes nous promettaient un cheval devant aller mieux dans une course sévère; mais sa course du prix Lupin est celle d'un animal déjà écœuré.

En tant que cheval lent et froid, nous lui préférons Brisecœur, qui lui, au moins, n'est jamais battu; mais il paraît malheureusement manquer de ce perçant sans lequel on gagne rarement un Derby. La chance de Brisecœur pourrait être plus sérieuse dans le Grand-Prix.

Parmi ceux-ci, Narvaez sollicitait une attention soutenue, avant sa défaite du prix Lupin, sans excuse. Assez beau cheval alezan, par Dolma Baghtché et La Rosalba, trop perché, à notre goût, il provient du haras de Martinvast.

Cette année, il a fait sa rentrée à Maisons, sur les 2,100 mètres du prix Palmiste, où il succombait d'une encolure contre Iturbe. Il précédait Ypsilanti et dix autres chevaux. Puis, dans le 49e Biennal, il finissait à trois quarts de longueur de Prestige, qui gagnait au petit galop. Sa troisième course fut une victoire dans le prix Stuart, sur

la distance du Derby Narvaez recevait sept livres d'Iturbe et seize livres du cheval de M. Lieux. Le cheval du comte de Pourtalès a perdu la plupart de ses partisans, après le prix Lupin; je ne vois pas de motif pour qu'il les retrouve.

Fellah, par Masqué et Framboise III, portera des couleurs heureuses. Il est le seul mâle sur lequel l'écurie de la Fouilleuse puisse compter cette année d'éclipse quasi totale de fils de Flying-Fox, car Iras n'est pas de taille, semble-t-il. C'est Fellah, un fort joli cheval, un peu rondelet, accusant cependant beaucoup de sang, très actif, ayant une physionomie expressive. Ses débuts du prix Juigné furent une victoire. Je ne dirai point que Stern n'y aida point considérablement, et non de la meilleure manière : quoi qu'il en soit, Fellah s'employa avec beaucoup de courage, accusant à la fois le cœur du père et le fond de la mère qui descend de Monarque par son père. C'est donc du bon sang pour affronter la course dure du 27 mai. Marly a bien couru depuis; Quadrille, arrivé troisième, a gagné ensuite. La défaite de Fellah, par Eider, Maintenon et Novio, dans la Poule d'Essai, peut presque être considérée comme une victoire ; s'il avait pu se faire jour, il aurait sans doute atteint Eider avant le poteau; sur une distance plus longue, l'incertitude n'est plus permise. Fellah nous apparaît comme un bon cheval dans le Derby. Sans accident, sa place est dans les trois premiers.

Eider

Par Saint-Brice et Eilenroc à M. Cunnington, gagnant de la Poule d'essai des Poulains.

Un premier ténor. Reste le premier ténor Ganelon II, par Lauzun et la Jota, dont les quatre sorties sont des victoires. Son unique course à deux ans est dans le prix de Saint-Firmin qu'il gagne avec désinvolture sur Eliane, Amasis, Hymer et Organiste. Pour sa rentrée, il remporte le Handicap Optional en réglant dans un canter Coqsigru à dix-huit livres, Be Good, à huit livres, Bethsaïda, à quatorze livres. Dans le prix des Haras nationaux, il résiste nettement par trois-quarts de longueur à l'attaque de Glouglou qui en reçoit dix livres. Sa victoire du Grand-Prix de Bruxelles est surtout significative par le style dans lequel elle a été acquise. Glouglou II, à dix livres, voilà donc la seule ligne sérieuse que nous possédions de Ganelon II, et encore faut-il remarquer que la distance de 2,200 mètres est déjà longue pour le cheval de Woodland, dont la course contre Phœnix est, au demeurant, méritoire, mais sur une distance inférieure. Glouglou II est le seul trait d'union que nous puissions établir entre le cheval du comte de Moltke et les autres. Le prix Dauphin, sur 2,600 mètres, n'apporte aucun éclaircissement entre Glouglou et Iturbe, et par ricochet Narvaez, par rapport à Ganelon II. Glouglou II a battu Vincent, ce qui ne nous apprend rien et Coqsigru, le second de Ganelon II dans l'Optional, ce qui fait double emploi.

Qu'est-ce en résumé que Ganelon II? Un beau cheval, bien né, qui n'a pas été battu, sur lequel on n'a pas de lignes, et contre lequel on ne peut aller que par impression.

Organiste par Jour-de-Fête et Libation, qui fut un candidat en vue, a été relégué parmi les toutes petites valeurs à la suite de ses insuccès de Longchamp et de Maisons. Là, il n'y a eu aucun train et le brusque démarrage peut avoir surpris le cheval; ici, il s'est mieux comporté, finissant devant Auto-da-Fé auquel il rendait dix livres. Le cheval de M de Brémond peut avoir manqué d'ouvrage et il est non moins à prévoir qu'un animal de sa race soit capable de s'accommoder mieux que quiconque d'une course sévère. C'est un outsider possible.

La place de Chardonneret derrière Taïping et sa défaite du prix Lupin ne devraient pas lui laisser de chance. Il est bien commun.

La surprise pourrait-elle venir d'une jument, de la gagnante du prix de Diane? C'est peut-être aller chercher l'événement rare.

Sly-Fox a bien couru dans le prix Lupin. Ce n'est pas assez. Parmi les gros outsiders dont nous abandonnons la nomenclature, c'est celui, en raison de ses débuts et de son apparence, qui me surprendrait le moins.

Notre opinion est que le Derby français devrait se terminer entre Ganelon II, Fellah et Maintenon.

SAINT-GEORGES.

Le Sportsman et la Finance

On sait que la moitié du nouvel emprunt russe 5 o/o a été souscrit à l'étranger. Or, l'étranger traite les affaires financières avec un sens plus pratique que nous; il n'y met aucun sentiment, et le public de Vienne, par exemple, qu'aucune Banque ne pousse à se jeter frénétiquement sur l'emprunt nouveau, cote le 5 o/o 1906 trois à quatre points plus bas qu'on ne le cote à Paris. Il s'ensuit que si, mettant en pratique le conseil que nous vous avons donné d'arbitrer les anciens fonds russes contre le 5 o/o vous vendez vos anciens 3 et 4 o/o russes à Paris, vous décrocherez le record de l'arbitrage, en achetant votre 5 o/o sur la place étrangère où il est coté le plus bas. Vous gagnerez alors 24 ou 25 francs par 5 francs de rentes achetés.

Et voilà encore que nous revenons, à propos de l'emprunt russe, sur les avantages qu'il y a à opérer des placements hors de France. Cette fois, du moins, on ne peut pas nous opposer cette fausse devise « L'argent français aux affaires françaises », puisque l'argent va aux Russes par l'une et l'autre route.

Cette fausse devise n'a jamais servi qu'aux lanceurs de mauvaises affaires et elle a fait perdre beaucoup d'argent. On commence à savoir aujourd'hui que les placements d'argent à l'étranger sont pour un pays une source d'influence, de richesse et de développement commercial.

Mais cette matière est trop vaste pour notre cadre. Nous renvoyons le lecteur à la *Revue internationale des Valeurs de Placement* qu'il peut recevoir gratuitement à titre d'essai. — Il lui suffit de la demander et dans ce journal, dont nous maintenons rigoureusement l'impartialité, il trouvera des études sur les valeurs étrangères les plus intéressantes pour les capitalistes français et les preuves faites dans tous les pays riches que l'influence et le commerce extérieur d'un peuple grandissent avec l'exportation de ses capitaux et le développement de sa richesse.

Nous tenons à parler d'une affaire nouvelle qui intéressera sûrement les sportsmen.

Londres ne possède pas de cabs automobiles, tandis que Paris en possède depuis longtemps.

La Central Motor Cab Ltd. va combler cette lacune en mettant en service 500 landaulets construits à Paris par la maison Renault frères. Le Conseil d'Administration présidé par l'amiral sir Charles Fane est composé de MM. Lazare Veiller et Ch. Mascart, président et directeur de la Société Générale des voitures taximètres, T. de Bretteville, administrateur de la Compagnie Française des automobiles de place, et Edgar Cohen, directeur des Magasins Harrods. Il ne peut pas y avoir de direction plus compétente.

Toutes les prévisions ont été calculées sur les chiffres fournis par l'exploitation de la Compagnie Française des Automobiles de place, ce qui établit des résultats minima par la raison que les conditions d'exploitation sont plus favorables à Londres qu'à Paris : les distances sont beaucoup plus grandes et les prix sensiblement plus élevés.

Nous ne voulons pas hérisser cette causerie de chiffres : qu'il suffise de savoir que l'on estime le bénéfice net d'un « cab » à 15 sh. par jour. Le bénéfice net annuel de la Société s'élèverait ainsi à raison de 500 cabs et de 300 jours de travail à 83,000 livres sterling, ou 2,075,000 francs tout en amortissant la valeur des voitures en service.

Le capital social se compose de 257,000 actions privilégiées 7 o/o d'une livre et de 60,000 actions ordinaires d'un shelling.

Le dividende privilégié de 7 o/o exige moins de 18,000 livres par an. La Société met en vente 200,000 actions privilégiées au pair d'une livre conservant en réserve les 57,000 autres.

Vu la compétence toute spéciale de ses promoteurs et de son Conseil d'administration, cette affaire apparaît comme très tentante pour les porteurs d'actions privilégiées qui, si les prévisions se réalisent, toucheront un revenu de 7 o/o.

Nous tenons tous les renseignements officiels, sur cette affaire, à la disposition de nos lecteurs.

Nous appelons aussi leur attention sur la Compagnie Fermière des Charbonnages de Prokhorow. Les charbonnages seront les affaires qui se relèveront le plus vite et le plus haut parmi les valeurs russes dépréciées. Nous pouvons vous donner, sur cette Société Fermière, des détails très intéressants.

CORRESPONDANCE.

Un Abonné. — *Les acheteurs de 5 o/o russe 1906, reçoivent actuellement des certificats provisoires.*

E. Y. — *L'affaire du « Chemin de fer du Bois-de-Boulogne » est une bien petite affaire, les recettes ne permettent qu'une bien faible rémunération du capital. Nous vous envoyons la liste d'arbitrages que nous vous conseillons.*

L., Châteaudun. — *La Société des Wagons-Lits aurait pu payer mieux que 15 francs par action, mais elle a fait une très large part aux amortissements. C'est un titre que vous devez garder en portefeuille.*

De V., Versailles. — *Comme liste d'obligations étrangères, nous vous recommandons :*

5 o/o Alberta Railway et irrigation (Société de Chemin de fer, terrains et irrigation Alberta Canada)

5 o/o Electric develorment of Ontario (Société d'énergie électrique des chutes du Niagara canadien).

5 o/o Mexican Electric Light (Société électrique d'Eclairage et d'Energie de Mexico).

5 o/o Rio-de-Janeiro Tramway Light et Power (Société électrique des Tramways, d'Eclairage et de Force de Rio-de-Janeiro).

Au surplus nous vous enverrons notre liste mensuelle de placements.

Un chauffeur espagnol. — *Voyez la* Revue internationale des Valeurs de Placement *page 4, 3e colonne, l'article consacré au « Nord de l'Espagne. »*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : Renseignements sur Valeurs, Ordre de Bourse, Paiement de Coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la Banque :

DEMME, DESROUSSEAUX et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.